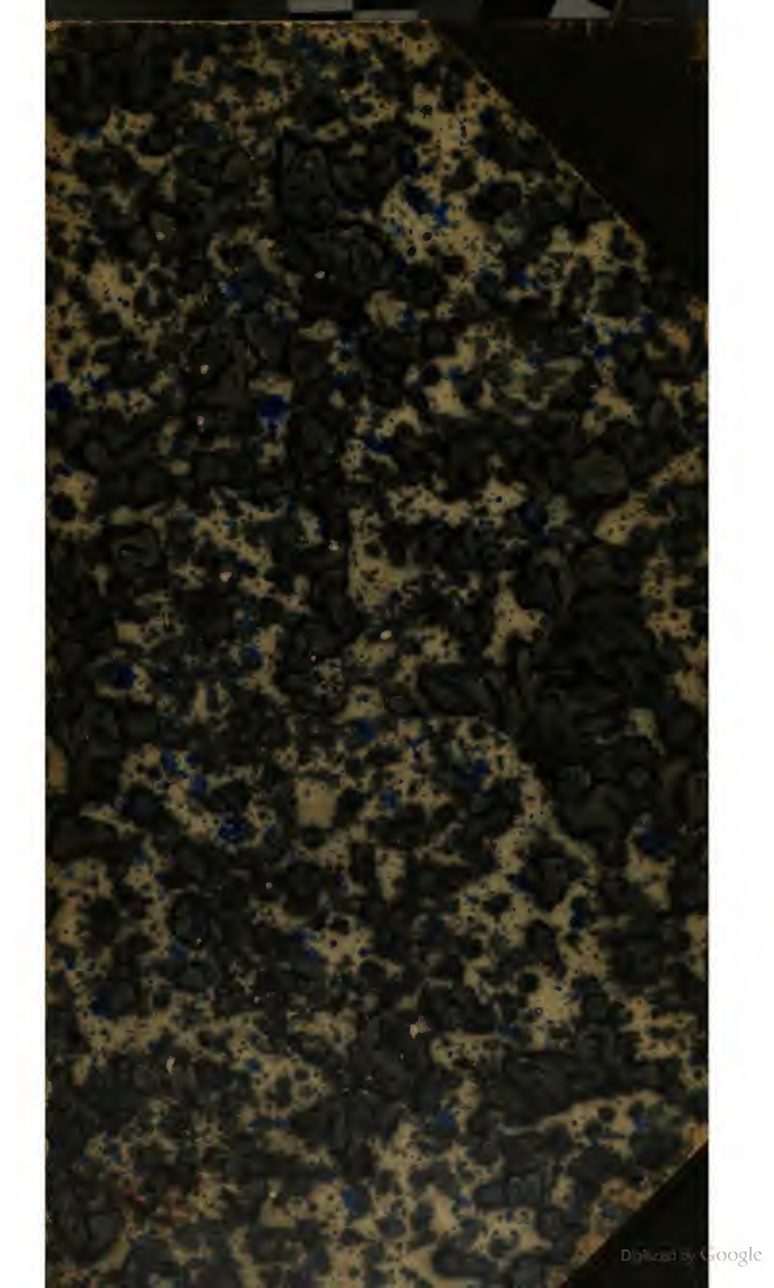



HARVARD UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL
OF BUSINESS
ADMINISTRATION
BAKER LIBRARY
HARVARDIANA · IN · NOV · ANG · ACADEMIA
ET
VE RI TAS
CHRISTO ECCLESIAE
FLORENCE T. BAKER
MEMORIAL FUND



LOIS,

DÉCRETS, CONVENTIONS

et

CAHIERS DES CHARGES

COMPAGNIE

DES

CHEMINS DE FER DU MIDI

ET DU

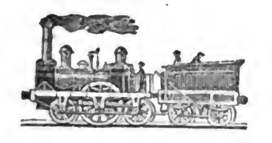
Canal latéral à la Garonne

LOIS,

DÉCRETS, CONVENTIONS

ET

CAHIERS DES CHARGES



BORDEAUX

Imprimerie centrale de Ve Lanefranque et fils, rue Permentade, n. 23-25.

1868

BULLETIN DES LOIS

N° 524.

N° 6963. — *Loi qui autorise l'établissement d'un Chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Au Palais de Neuilly, le 17 Juillet 1837.

LOUIS-PHILIPPE, ROI DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS ce qui suit :

ARTICLE 1er.

Le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, à la concession d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, département de la Gironde, conformément aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la présente loi, l'article 44 de ce cahier des charges excepté, et sauf les modifications exprimées en l'article 2 de la présente loi.

ARTICLE 2.

La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondante au prix de transport des voyageurs.

ARTICLE 3.

La durée de la concession n'excédera pas quatre-vingt-dix-neuf ans : le rabais de l'adjudication portera sur cette durée.

ARTICLE 4.

A l'expiration des trente premières années de la concession, et après chaque période de quinze années à dater de cette expiration, le tarif pourra être revisé ; et si, à chacune de ces époques, il est reconnu que le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

ARTICLE 5.

Des règlements d'administration publique, rendus après que le concessionnaire aura été entendu, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sûreté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge du concessionnaire.

Le concessionnaire est autorisé à faire, sous l'approbation de l'administration, les règlements qu'il jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

DONNONS EN MANDEMENT à nos Cours et Tribunaux, Préfets, Corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enre-

gistrer partout où besoin sera ; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 17e jour du mois de Juillet l'an 1837.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux de France, Ministre Secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé BARTHE.

Par le Roi :

Le Ministre Secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

Cahier de charges pour l'établissement d'un Chemin de fer de Bordeaux à La Teste de Busch.

ARTICLE 1er.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer, dans le délai de cinq années au plus tard, à dater de l'homologation de l'adjudication, ou plus tôt si faire se peut, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste de Busch, département de la Gironde, et de manière que ce chemin soit praticable dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

ARTICLE 2.

Le chemin de fer partira de l'extrémité occidentale de la rue du Coq, qui débouche sur le cours d'Albret à Bordeaux, traversera les marais de l'Archevêché, passera à droite de la croix d'Hins, et arrivera, par un seul alignement, à l'extrémité du bourg de Biganos. En ce point, il s'infléchira sur la droite et traversera les marais de la Motte à l'embouchure de la rivière de Leyre, passera dans le village de Mestras et au-dessous de Gujan et de Meyran, traversera le canal déjà concédé, du bassin d'Arcachon à l'étang de Mimizan, et aboutira enfin à La Teste, à l'entrée de la ville.

La pente maximum du chemin de fer ne dépassera pas trois millimètres et demi ($0^{m},0035$) par mètre.

ARTICLE 3.

Dans le délai de six mois au plus, à dater de l'homologation de l'adjudication, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, rapporté sur un plan à l'échelle de 1 à 2,500, le tracé définitif du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, d'après les indications de l'article précédent ; elle indiquera sur ce plan la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que des lieux de chargement et de déchargement. A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe

du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire, sans pouvoir toutefois ni s'écarter du tracé général, ni excéder le maximum de pente indiqué dans l'article précédent : mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Article 4.

Le chemin de fer pourra n'être d'abord établi qu'à une seule voie sur tout son développement; mais la compagnie devra acquérir immédiatement la superficie de terrain nécessaire pour l'établissement d'une seconde voie, si le besoin s'en faisait sentir plus tard, et lorsqu'après enquête préalable, l'administration aurait reconnu et déclaré ce besoin.

Cet excédant de largeur ne pourra d'ailleurs être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

Article 5.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m 44^c$). Si, par la suite, on établissait une seconde voie, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres ($1^m 80^c$), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

Dans le cas où la double voie viendrait à s'exécuter, elle sera également établie sur la chaussée qui devra traverser les marais de la Motte. La largeur de chaque accotement sera au moins égale à un mètre vingt-cinq centimètres ($1^m 25^c$).

Article

Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à mille mètres ($1{,}000^m$); et dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité et la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

Article 7.

Il sera pratiqué au moins trente gares entre Bordeaux et La Teste, indépendamment de celles qui seront nécessairement établies aux points de départ et d'arrivée.

Ces gares seront placées en dehors des voies et alternativement pour chaque voie. Leur longueur, raccordements compris, sera de deux cents mètres au moins; leur emplacement et leur surface seront ultérieurement déterminés de concert entre la compagnie et l'administration.

ARTICLE 8.

A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration. le chemin de fer, à la rencontre des routes royales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

ARTICLE 9.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres (8^m) pour la route royale, de sept mètres (7^m) pour la route départementale, et de cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres au moins ; la largeur entre les parapets sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3^m 50^c), et la hauteur de ces parapets d'un mètre (1^m) au moins.

ARTICLE 10.

Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route royale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres (8^m) pour la route royale, à sept mètres (7^m) pour la route départementale, et à cinq mètres (5^m) pour le chemin vicinal. L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de trois mètres cinquante centimètres (3^m 50^c), et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres (4^m 30^c).

ARTICLE 11.

Lorsque le chemin de fer traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 9.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

ARTICLE 12.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales ou départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

Article 13.

S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes, sur les nouvelles directions, ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes royales et départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

Article 14.

Les ponts à construire à la rencontre des routes royales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes royales ou départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser le déplacement des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

Article 15.

Dans le cas où des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers, seraient traversés, à leur niveau, par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces chemins de plus de trois centimètres ($0^m\,03^c$). Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

Article 16.

La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer, à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet, sous les routes royales et départementales, seront en maçonnerie ou en fer.

Article 17.

A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux, et pour que ce service puisse se

faire et se continuer après leur achèvement comme il avait lieu avant l'entreprise.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie, à la rencontre des routes royales et départementales et autres chemins publics. A cet effet, des routes et ponts provisionnels seront construits par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour l'exécution et la durée de ces travaux provisoires.

Article 18.

Les percées ou souterrains dont l'exécution pourrait devenir nécessaire seront ouverts immédiatement, pour deux voies ; en conséquence, ils auront six mètres cinquante centimètres (6m 50c) de largeur entre les pieds-droits, au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres (5m 50c) de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin. La surface verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres trente centimètres (4m 30c).

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

Aucun ouvrage provisoire ne sera toléré au delà de six mois de durée.

Article 19.

Les puits d'aérage ou de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique ; et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m) de hauteur.

Article 20.

La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans la localité ; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront nécessairement en pierre de taille.

Article 21.

Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies, ou des poteaux avec lisses, ou des fossés avec levées en terre.

Les fossés qui serviront de clôture au chemin de fer auront au moins un mètre de profondeur à partir de leurs bords relevés.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

ARTICLE 22.

Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement ou de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 7 juillet 1833.

ARTICLE 23.

L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État : elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblais et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'état, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

ARTICLE 24.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportés et payés par la compagnie.

ARTICLE 25.

Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

ARTICLE 26.

A mesure que les travaux seront terminés sur des parties du chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera ; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les frais de transports ci-après déterminés.

Toutefois ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

Article 27.

Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs, et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier de charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

Article 28.

Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois terminé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie concessionnaire : le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Article 29.

Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie.

Ces frais seront réglés par le directeur général des ponts et chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général, pour être distribué à qui de droit.

En cas de non versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

Article 30.

Dans les trois mois qui suivront l'approbation de l'adjudication, la compagnie sera tenue de payer à M. Godinet, auteur de l'avant-projet du chemin

de fer de Bordeaux à La Teste, une somme de quinze mille francs (15,000 fr.), pour remboursement de ses frais d'études.

Article 31.

La compagnie ne pourra commencer aucuns travaux, ni poursuivre aucune expropriation, si, au préalable, elle n'a justifié valablement, par-devant l'administration, de la constitution d'un fonds social de trois millions au moins, et de la réalisation en espèces d'une somme égale au cinquième du montant de ce fonds social.

Si, dans le délai d'une année, à partir de l'homologation de l'adjudication, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux, conformément aux dispositions du paragraphe précédent, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer par ce seul fait, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu par le paragraphe précédent, la moitié du cautionnement déposé par la compagnie deviendra la propriété du Gouvernement et restera acquise au trésor public ; l'autre moitié seulement sera restituée moyennant la remise et l'abandon à l'Etat des plans généraux et particuliers, des devis estimatifs, nivellements, profils, sondes et autres résultats d'opérations rédigés ou recueillis aux frais et par les soins de la compagnie, et qui deviendront également la propriété du Gouvernement.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement ne sera rendu que par cinquième, et à mesure que la compagnie aura exécuté des travaux ou justifié, par actes authentiques, avoir acquis et payé des terrains sur la ligne du chemin de fer, pour des sommes doubles au moins de celles dont elle réclamera la restitution; néanmoins, le dernier cinquième ne sera remis qu'après l'achèvement et la réception définitive des travaux.

Article 32.

Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin de fer dans les délais fixés par l'article premier, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier de charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication nouvelle qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier de charges et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, des portions du chemin déjà mises en exploitation, et de la partie non encore restituée du cautionnement.

Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux soumissionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie concessionnaire la valeur que la nouvelle adjudication aura ainsi déterminée pour les dits objets.

Si l'adjudication, ouverte comme il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la présente concession, excepté cependant pour les parties de chemin de fer déjà mises en exploitation, dont elle conservera la jouissance jusqu'au terme fixé par l'article 36, à la charge par elle, sur les parties non terminées, de remplir, pour les terrains qu'il ne serait pas reconnu utile de conserver à la voie publique, les prescriptions des articles 60 et suivants de la loi du 7 juillet 1833, d'enlever tous les matériaux, engins, machines, etc.; enfin, de faire disparaître toute cause de préjudice résultant des travaux exécutés, pour les territoires sur lesquels ils seraient situés. Si, dans un délai qui sera fixé par l'administration, elle n'a pas satisfait à toutes ces obligations, elle y sera contrainte par toutes les voies de droit.

Les précédentes stipulations ne sont point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

Article 33.

Pendant toute la durée de la concession, les terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances seront exempts de toutes contributions foncières ou autres.

Les bâtiments et magasins dépendant de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés, pour l'impôt, aux propriétés bâties dans la localité.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant aux prix de transport.

Article 34.

L'administration arrêtera, de concert avec la compagnie, ou du moins après l'avoir entendue, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, la sureté, l'usage et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie.

La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Article 35.

Les machines locomotives employées au transport sur le chemin de fer devront consumer leur fumée.

Article 36.

Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier de charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, pendant le laps de temps qui sera déterminé par l'adjudication à intervenir, et dont le maximum est fixé à quatre-vingt-dix-neuf ans, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés. Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance : ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru; néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers. Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par dixième de tonne. Ainsi, tout poids au-dessous de cent kilogrammes payera comme cent kilogrammes; tout poids compris entre cent et deux cents kilogrammes payera comme deux cents kilogrammes, etc.

TARIF.	PRIX		TOTAL
Voyageurs (non compris l'impôt dû au trésor sur le prix des places), par tête et par kilomètre.	de péage	de transport	
Voitures découvertes et non-fermées, suspendues sur ressorts.	0,03	0,02	0,05
Voitures couvertes et fermées, suspendues sur ressorts	0,05	0,025	0,075
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets et bêtes de trait.	0,06	0,04	0,10
Veaux et porcs.	0,015	0,010	0,025
Moutons, brebis, chèvres.	0,013	0,007	0,02
Agneaux	0,006	0,004	0,01
Marchandises par quintal métrique (cent kilogrammes) et par kilomètre.			
Poissons de toute espèce	0,05	0,02	0,07
Huîtres et autres coquillages.	0,026	0,014	0,04
Gibiers et volailles, morts	0,05	0,03	0,08
Gibiers et volailles, vivants.	0,07	0,05	0,12
Marchandises par tonne et par kilomètres.			
Sel marin	0,05	0,03	0,08
Houille.	0,06	0,04	0,10
1re Classe. Pierre à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, fumier et engrais, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes, pierre de			

	PRIX de péage	PRIX de transport	TOTAL
taille, marbre en bloc, bois à brûler de toute espèce, bois de charpente non taillés, chaux, plâtre, minerais, fonte brute, fer en barre ou en feuille, plomb en saumon.	0,07	0,05	0,12
2ᵉ Classe. Coke, charbon de bois, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente ouvré, équarri ou scié, bitume, résine, brai, goudron	0,086	0,054	0,14
3ᵉ Classe. Blés, grains, farines, fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivres et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons et autres lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés . .	0,10	0,06	0,16
Objets divers, par tonne et par kilomètre.			
Voiture sur plate-forme (poids de la voiture et de la plate-forme cumulés).	0,18	0,10	0,28
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi	0,08	0,04	0,12

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement en voyageurs ou en marchandises ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide, sera considéré et taxé comme étant à vide.

Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.

A l'expiration des trente premières années de la concession, et après chaque période de quinze années à dater de cette expiration, le tarif pourra être révisé; et si, à chacune de ces époques, il est reconnu que le dividende moyen des quinze dernières années a excédé dix pour cent du capital primitif de l'action, le tarif sera réduit dans la proportion de l'excédant.

Article 37.

Chaque voyageur pourra porter avec lui un bagage dont le poids n'excédera pas quinze kilogrammes, sans être tenu, pour le port de ce bagage, à aucun supplément pour le prix de sa place.

Article 38.

Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Article 39.

Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

Article 40.

Les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général, à tout paquet ou colis pesant isolément moins de cent kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envoi pesant ensemble au-delà de deux cents kilogrammes d'objets expédiés à ou par une même personne et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucres, cafés, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront librement débattus avec la compagnie.

Néanmoins, au-dessus de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40c).

Article 41.

Les militaires en service, voyageant en corps ou isolément, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

Article 42.

Les lettres et dépêches convoyées par un agent du Gouvernement seront transportées gratuitement sur toute l'étendue du chemin de fer.

A cet effet, la compagnie sera tenue de réserver à chaque départ de voyageurs, à l'arrière du train des voitures, un coffre suffisamment grand et, fermant à clef, ainsi qu'une place convenable pour le courrier chargé d'accompagner les dépêches.

ARTICLE 43.

Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées ci-dessus, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la compagnie, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

ARTICLE 44.

A toute époque, après l'expiration des trente premières années de la concession, le gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer de Bordeaux à La Teste.

Ce rachat aura lieu au taux moyen du cours des actions pendant les trois années qui auront précédé celle où le Gouvernement fera usage de la faculté que lui confère le présent article.

ARTICLE 45.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 27. Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et en général tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers non-compris dans l'énumération précédente, l'Etat sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert; et réciproquement, si l'Etat le requiert, la compagnie sera tenue également de les céder à dire d'experts.

ARTICLE 46.

Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer projeté, la compagnie ne pourra mettre obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

ARTICLE 47.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est situe le chemin de fer projeté, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

ARTICLE 48.

Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer de Bordeaux à La Teste, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucun frais particulier pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires des chemins de fer d'embranchement ou en prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Bordeaux à La Teste. Cette faculté sera réciproque, pour ce dernier chemin, à l'égard des dits embranchements et prolongements.

ARTICLE 49.

Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine à raison de la traversée du chemin de fer, et tous dommages résultant de cette traversée pour le concessionnaire de la mine, seront à la charge de la compagnie du chemin de fer.

ARTICLE 50.

Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains qui renferment des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

ARTICLE 51.

Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

ARTICLE 52.

La compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres pour recevoir les notifications ou significations qu'il y aurait lieu de lui adresser ; le membre désigné fera élection de domicile à Bordeaux.

En cas de non-désignation de l'un des membres de la compagnie ou de non-élection de domicile à Bordeaux par le membre désigné, toute signification ou notification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Gironde.

ARTICLE 53.

Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie concessionnaire et l'administration au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Gironde, sauf recours au Conseil d'Etat.

ARTICLE 54.

Nul ne sera admis à soumissionner l'entreprise, s'il n'a effectué, au préalable, le dépôt d'une somme de deux cent mille francs (200,000 fr.).

Ce dépôt, qui deviendra le cautionnement de l'entreprise, pourra être effectué en numéraire ou en rentes sur l'Etat, ou en bons ou autres effets du trésor, avec transfert au nom de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

ARTICLE 55.

L'adjudication ne sera valable et définitive qu'après avoir été approuvée par ordonnance royale.

ARTICLE 56.

Le présent cahier des charges ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Proposé à l'approbation de M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 19 mai 1837.

Le Conseiller d'État, Directeur général des ponts et chaussées et des mines,

Signé *Legrand.*

Approuvé le 19 mai 1837.

Le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

Vu pour être annexé à la loi du 17 juillet 1837.

Le Ministre des travaux publics, de l'agriculture, et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

BULLETIN DES LOIS

N° 551.

N° 7235. — *Ordonnance du Roi qui approuve l'Adjudication passée, le 26 Octobre 1837, pour l'établissement d'un Chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Au Palais des Tuileries, le 15 Décembre 1837.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'état des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Vu la loi du 17 juillet 1837, autorisant la mise en adjudication d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, département de la Gironde, et le cahier des charges annexé à cette loi ;

Vu l'avis publié le 26 août 1837 par le préfet de la Gironde, et annonçant le jour de l'adjudication ;

Vu le procès-verbal de l'adjudication passée, le 26 octobre dernier, par le préfet de la Gironde, à Bordeaux, et agissant au nom et par délégation de notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce ;

Le comité de l'intérieur et du commerce de notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'adjudication passée, le 26 octobre dernier, pour l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, département de la Gironde, est approuvée.

En conséquence, le sieur *de Vergés (Fortuné)* est et demeure définitivement concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à

La Teste, moyennant le rabais exprimé dans sa soumission sur la durée de la jouissance des droits fixés par l'article 36 du cahier des charges, et aussi sous les clauses et conditions, tant de ce cahier des charges que de la loi du 17 juillet 1837.

2. Le procès-verbal d'adjudication et la soumission du sieur *de Vergès* resteront annexés à la présente ordonnance.

3. Notre ministre secrétaire d'état au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi : *le Ministre Secrétaire d'état au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,*

Signé N. MARTIN (du Nord).

CONSTRUCTION D'UN CHEMIN DE FER DE BORDEAUX A LA TESTE.

Procès-verbal d'adjudication fait en Conseil de préfecture, présidé par M. le Préfet, et où étaient présents MM. Bignon-Saint-Roch, Bouchereau, Cuson *et* Brun, *conseillers de préfecture*, *et* Billaudel, *ingénieur en chef des ponts et chaussées.*

Aujourd'hui 26 octobre 1837, en exécution de l'ordonnance royale du 10 mai 1829, relative aux formes à suivre pour l'adjudication des ponts et chaussées, etc., et en conformité des affiches apposées, sous la date du 26 août dernier, dans les communes du département, et envoyées dans les départements voisins, et qui fixent à ce jour l'ouverture des soumissions faites pour l'adjudication de la construction d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, suivant la loi du 17 juillet 1837 et le cahier des charges dressé le 19 mai 1837, qui y est annexé.

Nous, *François-Jean*, comte *de Preissac*, pair de France, préfet du département de la Gironde, agissant au nom et par délégation de M. le Ministre du commerce, de l'agriculture et des travaux publics, réuni en conseil de préfecture, où étaient présents MM. *Bignon-Saint-Roch*, *Cuson*, *Bouchereau* et *Brun*, conseillers de préfecture, et assisté de M. *Billaudel*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, nous sommes rendus dans l'une des salles de l'hôtel de la préfecture, à l'effet de procéder à l'adjudication dont il s'agit.

La séance a été rendue publique, et les concurrents invités à déposer leurs soumissions sur le bureau.

Six paquets, sur lesquels un numéro a été apposé, ont été remis, et après quelques instants d'attente, et l'heure fixée pour le dépôt étant expirée, le préfet a déclaré que le concours était fermé et qu'il allait être procédé à

l'ouverture des paquets, pour l'examen des pièces dont les soumissions devaient être accompagnées.

A l'instant, le préfet a brisé le premier cachet de ces paquets, et il a été dressé un état des pièces qu'ils contenaient et qui a présenté les résultats suivants :

NOMS DES SOUMISSIONNAIRES	NATURE DES PIÈCES JOINTES AUX SOUMISSIONS
De Coincy.............	Récépissé constatant le dépôt à la caisse des consignations à Paris, d'une inscription de six mille francs de rentes, trois pour cent.
Seguier, Mellet, Henry et Compagnie.	Récépissé constatant le dépôt à la caisse des consignations à Paris, d'une inscription de six mille francs de rentes.
Aydé......................	Récépissé comme celui ci-dessus.
De Vergès.............	Deux récépissés délivrés par le Receveur général des finances de Bordeaux, constatant le dépôt : 1° de deux inscriptions de huit mille francs de rentes, cinq pour cent, et d'une somme en numéraire de quarante mille francs.
Debans l'aîné..........	De deux récépissés délivrés par M. le Receveur général des finances de Bordeaux, constatant le dépôt de quatre mille trois cent quatre-vingt-douze francs de rentes, cinq pour cent, cinq cent cinquante francs de rentes, quatre et demi pour cent, mille quatre cents francs de rentes, trois pour cent, et de soixante-trois mille quatre cent dix francs en numéraire.
Dupouy, Berdoly et *Lopès-Dias*.	De deux récépissés délivrés par M. le Receveur général des finances de Bordeaux, constatant le dépôt de six cents francs de rentes, cinq pour cent, de deux mille soixante-seize francs de rentes, trois pour cent, et d'une somme en numéraire de cent trente-six mille huit cent soixante francs.

Ce dépouillement terminé, M. *Debans*, l'un des soumissionnaires, a demandé la parole : il a fait observer que les concurrents qui avaient fourni leur cautionnement au moyen de six mille francs de rente trois pour cent n'avaient pas rempli la condition exigée par le cahier des charges, qui voulait que ce cautionnement fût de deux cent mille francs; qu'en effet la rente trois pour cent devant être calculée dans l'espèce à soixante et quinze

francs, les dépôts dont il s'agit ne s'élevaient qu'à cent soixante mille francs ; il a, en conséquence, demandé le rejet des soumissions auxquelles ces dépôts s'appliquaient, et déclaré qu'il s'opposait à tout ajournement de l'adjudication.

M. *Berdoly* a appuyé ces observations et conclusions.

Elles ont été combattues par MM. *de Mellet*, *de Coincy* et *Laurence*, qui ont invoqué la loi créatrice des rentes trois pour cent, et affirmé qu'elles étaient admises dans toutes les entreprises publiques au taux de cent francs; ils ont, en conséquence, demandé que les soumissions appuyées de récépissés constatant le dépôt de six mille francs de rentes trois pour cent fussent admises.

M. *Balguerie*, au nom de M. *de Coincy*, a formé une demande semblable, et il a, en outre, offert de compléter immédiatement, à la caisse de M. le Receveur général, le cautionnement de deux cent mille francs.

Après avoir entendu les diverses réclamations, le préfet a invité les assistants à se retirer.

La séance est de nouveau rendue publique, et le préfet a fait connaître qu'après avoir pris l'avis du conseil et de M. l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées, il avait rendu la décision suivante :

Attendu qu'aux termes de l'article 54 du cahier des charges, les soumissionnaires sont tenus de déposer un cautionnement de deux cent mille francs en numéraire, rentes sur l'État, bons royaux, etc.;

Attendu qu'une ordonnance royale sous la date du 19 juin 1825, insérée au Bulletin des lois, détermine de la manière suivante les bases des cautionnements en rentes à fournir au trésor : « A l'égard des cautionnements à « fournir en rentes, ils seront, à la volonté de ceux qui y sont tenus, réalisés, « soit en rentes cinq pour cent, soit en rentes quatre et demi pour cent au « pair, ou en rentes trois pour cent à soixante et quinze francs ; »

Attendu que les règles posées par cette ordonnance sont invariables; que l'exécution en a été recommandée par une lettre de M. le Directeur général des ponts et chaussées, du 5 février 1834 ;

Attendu que ces règles ont été méconnues par les soumissionnaires qui se sont bornés à déposer six mille francs en rentes trois pour cent, puisqu'au taux fixé par l'ordonnance elles ne représentent qu'un capital de cent soixante mille francs, lorsqu'il devrait être de deux cent mille francs, aux termes du cahier des charges de l'entreprise ; que leurs soumissions ne peuvent conséquemment être admises dès qu'il n'a pas été satisfait aux conditions de ce cahier des charges; que de ce nombre sont les soumissions de MM. *Mellet*, *Henry* et compagnie, *de Coincy* et *Aydé*:

Considérant, en ce qui concerne la demande en ajournement, qu'il n'existe réellement aucun motif pour l'admettre ; que si, sur les six concurrents, il en est trois qui ont négligé de se conformer aux prescriptions du cahier des charges, les trois autres les ont parfaitement observées, et qu'ils sont fondés à s'opposer à un ajournement qui aurait pour résultat de relever leurs concurrents de l'exclusion qu'ils ont encourue ;

Attendu, en ce qui a trait à la demande faite par M. *Balguerie* d'être autorisé à compléter immédiatement le cautionnement de M. *de Coincy*, que l'accomplissement des formalités relatives à l'admission des soumissions doit précéder nécessairement la fermeture du concours, et que cette demande est tardive puisque cette fermeture a été proclamée ;

Décide que les soumissions des sieurs *de Vergès*, *Berdoly*, *Dupouy* et *Lopès-Dias*, et *Debans*, sont seules admises, et que celles des sieurs *Aydé*, *de Mellet*, *Henry* et compagnie, et *de Coincy*, sont rejetées.

Aussitôt que cette décision est connue, M. *Balguerie* renouvelle sa demande et présente un récépissé constatant le dépôt du supplément de cautionnement qu'il y aurait lieu d'exiger de M. *de Coincy*.

M. *Laurence*, au nom de l'un des soumissionnaires, présente de nouvelles observations ; il demande que les soumissions rejetées soient revêtues d'un nouveau cachet, signées *ne varietur* et annexées au procès-verbal de la séance.

MM. *Debans* et *Berdoly* présentent à leur tour des observations contre cette demande, et concluent à ce qu'elle soit rejetée.

Le préfet, après avoir de nouveau consulté le conseil de préfecture et l'ingénieur en chef, déclare qu'il ne peut joindre au procès-verbal que les soumissions qui ont été admises, et qu'il n'y a lieu à accueillir la demande de M. *Laurence* ni celle de M. *Balguerie*.

Il annonce ensuite qu'il va être procédé au dépouillement des soumissions agréées, et dont il est dressé le tableau suivant :

NOMS des soumissionnaires	NATURE de l'entreprise	DURÉE de la concession indiquée		RABAIS
		par le cahier des charges	par les soumissions	
De Vergès	Construction d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste.....	99 ans.	34 ans 8 mois 23 jours.	64 ans 3 mois 7 jours.
Berdoly, Dupouy et Lopès-Dias..	*Idem*............	*Idem*.	48 5 »	41 7 »
Debans........	*Idem*............	*Idem*.	80 » »	19 » »

Il est résulté du dépouillement des dites soumissions que M. *de Vergès* a fait les offres les plus avantageuses.

En conséquence, le préfet, de l'avis du conseil, déclare ledit sieur *Fortuné de Vergès*, ingénieur, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume, n° 29, adjudicataire de la construction d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, moyennant la concession, pendant trente-quatre ans, huit mois vingt-

trois jours, des droits portés au tarif compris dans l'article 36 du cahier des charges de l'entreprise, et ce, aux clauses et conditions, tant de ce cahier des charges que de la loi du 17 juillet 1837.

Pour sûreté et garantie de l'exécution des engagements par lui contractés, le dit sieur *de Vergès* affecte, à titre de cautionnement, la somme de deux cent mille francs par lui versée dans la caisse de M. le Receveur général des finances, suivant le récépissé de celui-ci dont il a été plus haut parlé.

Fait à Bordeaux, les jour, mois et an susdits.

Le Préfet,

Signé Cte *de Preissac*.

Les Conseillers de préfecture,

Signé *Bignon-Saint-Roch*, *Cusson*, *Bouchereau* et *Brun*.

L'Adjudicataire,

Signé *de Vergès*.

L'ingénieur en chef,

Signé *Billaudel*.

Vu pour être annexé à l'ordonnance royale du 15 décembre 1837, enregistrée sous le n° 3,467.

Le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. Martin (du Nord).

Je soussigné, *Fortuné de Vergès*, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume, n° 29, après avoir pris connaissance de la loi du 17 juillet 1837, qui autorise l'établissement d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, et du cahier des charges annexé à cette loi, m'engage à exécuter ce chemin à mes frais, risques et périls, et à me conformer à toutes les clauses et conditions exprimées à la dite loi et au dit cahier des charges, et consens, en outre, que le maximum de la durée de la concession, fixé à quatre-vingt-dix-neuf ans, soit réduit de soixante-quatre ans, trois mois et sept jours, et fixé ainsi à trente-quatre ans, huit mois et vingt-trois jours.

Pour garantie de la présente soumission, j'ai déposé à la caisse de M. le Receveur général de la Gironde la somme de deux cent mille francs, suivant le récépissé ci-inclus et dans les valeurs y détaillées.

Bordeaux, le 26 octobre 1837.

Signé *Fortuné de Vergès*.

Vu pour être annexé à l'ordonnance royale du 15 décembre 1837, enregistrée sous le n° 3,467.

Le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. Martin (du Nord).

BULLETIN DES LOIS

PARTIE SUPPLÉMENTAIRE

N° 360.

N° 12,019. — *Ordonnance du Roi portant autorisation de la Société anonyme formée pour l'établissement et l'exploitation d'un Chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Au Palais des Tuileries, le 25 Février 1838.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre Secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 17 juillet 1837, relative à la concession d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste;

Vu l'adjudication passée le 26 octobre 1837, au profit de M. *Fortuné de Vergès*, et approuvée par notre ordonnance du 15 décembre suivant (1).

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. La société anonyme formée à Bordeaux, pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, est autorisée.

Sont approuvés les statuts de la dite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 23 février 1838, devant Mr *Le Hon* et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé à la présente ordonnance.

(1) Bull. 551, n° 7235.

2. La dite société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent pour M. *Fortuné de Vergès*, de l'adjudication passée à son profit le 26 octobre 1837, et du cahier des charges qui a servi de base à cette adjudication.

3. Nous nous réservons de révoquer notre autorisation en cas de violation ou de non exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, au préfet de la Gironde, à la chambre de commerce et au greffe du tribunal de commerce de Bordeaux.

5. Notre ministre secrétaire d'état au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera publiée au Bulletin des lois, insérée au moniteur et dans un journal d'annonces judiciaires du département de la Gironde.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi : *le Ministre Secrétaire d'état au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,*

Signé N. MARTIN (du Nord).

Par devant Me *Jacques-François-Hyacinthe Le Hon* et son collègue, notaires à Paris, soussignés;

Ont comparu :

M. *Fortuné de Vergès*, ingénieur des ponts et chaussées, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume-Saint-Germain, nº 29;

Agissant tant en son nom personnel qu'au nom et comme ayant charge et pouvoir, ainsi qu'il l'a déclaré, et au besoin comme se portant fort de MM. *Ferdinand-Jean-Bayard de la Vingtrie*, *Charles-Bayard de la Vingtrie* et *Armand-Joseph-Bayard de la Vingtrie*, tous trois aussi ingénieurs des ponts et chaussées, demeurant à Paris, rue Saint-Guillaume-Saint-Germain, nº 29.

Et M. *Aristide-Lopès Pereyra*, négociant, demeurant à Bordeaux (Gironde), étant présentement à Paris, rue de Grammont, nº 1.

Agissant au nom et comme mandataire de :

1° M. *Henry-Nicolas Hovy*, négociant, demeurant à Bordeaux, façade des Chartrons n° 102;

2° MM. *Walter* et *David Johnston*, aussi négociants, demeurant à Bordeaux, rue Pavée des Chartrons, n° 18;

3° MM. *Henry Cart-Mestrezat* et compagnie, négociants, demeurant à Bordeaux, rue du Parlement Sainte-Catherine, n° 29;

4° MM. *Louis Pereyra* frères, négociants, demeurant à Bordeaux, rue d'Orléans, n° 7;

5° MM. *Nath. Johnston et fils*, négociants, demeurant à Bordeaux, rue Ferrère, n° 2;

6° MM. *Jacques Galos* et fils, négociants, demeurant à Bordeaux, rue Saint-Remy, n° 47;

7° Et M. *David-Frédéric Lopès Dias*, rentier, demeurant à Bordeaux, Fossés des Tanneurs, n° 19;

Aux termes de la procuration entièrement spéciale à l'effet des présentes qu'ils ont donnée à mon dit sieur *L. Pereyra*, par acte passé devant Me *Grangeneuve*, qui en a gardé la minute, et son collègue, notaires à Bordeaux, le 13 février présent mois, enregistré, dont une expédition légalisée le même jour par M. le président du tribunal de première instance de la dite ville, est demeurée ci-annexée, après avoir été certifiée véritable par le mandataire et que dessus il a été fait mention du tout, par les notaires soussignés;

Lesquels ont dit et fait ce qui suit :

Par suite d'une loi rendue le 17 juillet 1837, et aux termes d'un procès-verbal dressé à la préfecture du département de la Gironde, le 26 octobre dernier, dûment approuvé par ordonnance royale du 15 décembre suivant;

M. *Fortuné de Vergès* est concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à La Teste. Cette concession a été obtenue pour trente-quatre ans, huit mois et vingt-trois jours, à compter du jour où la perception des droits de péage concédés aura été mise à exécution, et sous les conditions exprimées au cahier des charges annexé à la dite loi;

M. *de Vergès* ayant reçu de plusieurs capitalistes l'offre de concourir à cette entreprise et l'ayant agréée, est dans l'intention de fonder avec eux une société anonyme pour régulariser ce concours, et ils en ont arrêté les bases de la manière suivante :

Fondation.

Art. 1er. Il est fondé par ces présentes, sauf l'approbation du Roi, une société anonyme entre tous les propriétaires des actions créées ci-après.

2. L'objet de la société est la construction et l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, en vertu de la concession obtenue par M. *Fortuné de Vergès*, et des prolongements et embranchements qui pourront être demandés par la compagnie et concédés par le Gouvernement.

3. La société prend la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

4. La société commence le jour de la date de l'ordonnance royale approbative des présents statuts, elle finit en même temps que la concession.

5. Le siége de la société est fixé à Bordeaux.

Abandon de la concession.

6. M. *Fortuné de Vergès* apporte et met en société, sans aucune réserve ni restriction, tous ses droits à la concession, à charge par la compagnie de satisfaire aux conditions, obligations et clauses du cahier des charges.

Fonds social.

7. Le fonds social est de cinq millions de francs, il peut être élevé jusqu'à six millions, en vertu d'une délibération de l'assemblée générale, et au moyen d'une création supplémentaire d'actions qui ne pourront être émises au-dessous du pair. Le fonds de cinq millions est réparti ainsi qu'il suit entre les susnommés :

1° *F. de Vergès* et *Bayard de la Vingtrie* frères, deux cent mille francs, ci.	200,000f
2° *H.-N. Hovy*, six cent quatre-vingt six mille francs, ci.	686,000
3° *W.* et *D. Johnston*, six cent quatre-vingt-six mille francs, ci.	686,000
4° *H. Cart-Mestrezat* et compagnie, six cent quatre-vingt six mille francs, ci.	686,000
5° *L. Pereyra* frères, six cent quatre-vingt-cinq mille cinq cents francs, ci.	685,500
A reporter.	2,943,500f

Report.	2,943,500f
6° *Nath. Johnston* et fils, six cent quatre-vingt-cinq mille cinq cents francs, ci	685,500
7° *Jacq. Galos* et fils, six cent quatre-vingt-cinq mille cinq cents francs, ci.	685,500
8° *D.-F. Lopès Dias*, six cents quatre-vingt-cinq mille cinq cents francs, ci.	685,500
Total égal.	5,000,000f

Au moyen de ces souscriptions, le fond social se trouve complet.

8. Le fonds social se divise en dix mille actions de cinq cents francs chacune.

Les actions sont nominatives; elles pourront être au porteur après le versement de leur montant intégral.

Chacun peut, à sa volonté, convertir ses actions nominatives en actions au porteur et réciproquement; les frais de cette conversion seront à la charge des actionnaires qui la provoqueront.

Les actions ont une même série de numéros de un à dix mille.

Elles sont extraites d'un registre à souches, à talon, qui reste déposé au siége de la société.

Elles sont revêtues de la signature de deux des administrateurs et de celle du directeur ou de celles de trois administrateurs.

9. La cession des actions nominatives s'effectue au moyen d'une déclaration faite par le cédant sur un registre spécial, conformément à l'article 36 du Code de commerce.

L'individualité du cédant doit être attestée par un agent de change qui signera la déclaration du transfert.

10. La cession des actions au porteur s'opère par la simple tradition de titre.

11. Chaque action est indivisible.

12. Le payement du prix des actions sera fait au fur et à mesure des besoins sur la demande du conseil d'administration. Le premier cinquième est payable immédiatement.

Chaque actionnaire est libre de payer son prix par anticipation, sans attendre cette demande; ces versements anticipés ne seront pas productifs d'intérêts.

13. Jusqu'au payement intégral du prix des actions, il n'est remis aux souscripteurs qu'une promesse d'actions nominatives.

Jusqu'à ce payement intégral, les cédants seront garants de leurs cessionnaires.

14. A défaut, par un actionnaire, d'avoir effectué son payement à l'échéance, et huitaine après un avertissement donné par acte extra-judiciaire, les actions seront vendues à la bourse de Bordeaux ou à celle de Paris par le ministère d'un agent de change; si le prix est insuffisant pour acquitter ce que l'actionnaire en retard reste devoir à la société, il demeure passible de la différence; s'il y a excédant, cet excédant lui est remis, déduction faite des intérêts et frais.

15. Chaque action donne droit à la propriété de toutes les valeurs de la société et aux bénéfices annuels, dans une proportion relative au nombre des actions émises.

Conseil d'administration.

16. Le conseil d'administration se compose de sept membres choisis par l'assemblée générale. Chacun des administrateurs doit justifier de la propriété de trente actions nominatives qui demeureront inaliénables pendant la durée de ses fonctions, et sont affectées à la garantie de sa gestion.

17. Le conseil d'administration se renouvelle en trois ans, savoir : trois administrateurs une année, et deux chaque année suivante. Le sort désigne les membres qui doivent sortir la première et la seconde année.

Les membres sortant peuvent être indéfiniment réélus.

18. En cas de vacance dans le cours d'une année, il est provisoirement pourvu au remplacement par le conseil d'administration; l'assemblée générale, lors de sa première réunion, procède à l'élection définitive. L'administrateur ainsi nommé en remplacement d'un autre, ne demeure en fonctions que pendant le temps qui restait à courir de l'exercice de son prédécesseur.

19. Le conseil d'administration choisit parmi ses membres un président, un vice-président, et, en cas d'absence, le doyen d'âge en remplit les fonctions.

La durée des fonctions du président et du vice-président est d'une année, ils peuvent être réélus.

20. Le conseil d'administration se réunit toutes les fois que le besoin des affaires le réclame ; mais au moins une fois par mois.

Les convocations sont faites par les soins du président ou de celui qui en remplit les fonctions.

La présence des administrateurs est constatée sur un registre, sur lequel chacun d'eux appose sa signature.

La présence de quatre administrateurs suffit pour la validité des délibérations, et les décisions sont prises à la simple majorité des membres présents. S'il y a partage, la voix du président ou de celui qui siége à sa place est prépondérante.

Lorsqu'il s'agit d'une décision ayant pour résultat de faire contracter un engagement à la compagnie, elle ne peut être arrêtée valablement qu'autant qu'elle réunit l'assentiment de quatre membres présents.

Les délibérations sont signées par les membres qui y ont pris part.

21. Le conseil d'administration représente la société vis-à-vis des tiers.

Les actions judiciaires sont dirigées au nom de la compagnie anonyme, poursuites et diligences du conseil d'administration ou du directeur quand il y en a un.

Le conseil a les pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société; il peut, dans les circonstances où il le juge utile, se substituer un tiers par mandat spécial, pour une ou plusieurs affaires déterminées, passer tous marchés, il peut transiger et compromettre.

Le premier conseil d'administration nommé par le présent acte pour toute la durée des travaux, est chargé particulièrement de pourvoir à l'exécution du chemin de fer et de ses dépendances, qui forment l'objet de l'entreprise; il peut à cet effet choisir le mode qui lui semblera le plus favorable, tant pour l'acquisition des terrains que pour l'achat des matières, la conduite des travaux et la fourniture du matériel nécessaire au développement de l'entreprise : il peut faire les acquisitions et ventes de tous biens meubles et immeubles, mettre en adjudication tout ou partie des travaux, traiter à forfait pour tout ou partie de l'entreprise, ou faire exécuter directement les travaux. Dans ce dernier cas, MM. *de Vergès* et *Bayard de la Vingtrie* frères, ingénieurs des ponts et chaussées, seraient chargés de la direction desdits travaux.

Le conseil d'administration fixe ou modifie les tarifs dans les limites déterminées par le cahier des charges.

Il contracte les emprunts autorisés par l'assemblée générale; il fait le placement des fonds libres.

Il fait les règlements nécessaires pour l'exploitation des chemins, il règle le mode de cette exploitation, soit par voie d'ex-

ploitation directe, soit par régie intéressée, soit par mise en ferme, le tout sous la réserve de l'approbation ultérieure de l'assemblée générale.

Il nomme et révoque tous employés.

Il dirige l'administration de la société et surveille les opérations du directeur.

Les membres du conseil d'administration n'encourent aucune responsabilité à raison de l'exercice de leurs fonctions.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

22. Sont nommés administrateurs jusqu'à l'achèvement complet des travaux :

MM. *Henry-Nicolas Hovy;*
David Johnston ;
Domaine-Guillaume Mestrezat;
Aristide-Lopès Pereyra ;
Jacques-François-Émile Galos;
Nathaniel Johnston, Junior;
David-Frédéric-Lopès Dias.

Par exception à l'article 16, chacun de ces administrateurs devra justifier de la propriété de soixante actions nominatives qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Directeur.

23. Si, ultérieurement, il est nommé un directeur, il sera chargé de la gestion de la société dans ses détails journaliers.

Il devra se conformer à toutes les décisions du conseil et veiller à leur exécution.

Il dirigera le travail des bureaux et tiendra la correspondance.

Il provoquera la nomination et le remplacemenl des employés.

Le directeur pourra être appelé dans les réunions du conseil d'administration ; il y aura voix consultative.

Il devra être propriétaire de cinquante actions nominatives qui resteront déposées à titre de cautionnement entre les mains du président du conseil d'administration.

24. Le directeur sera nommé et révoqué par l'assemblée générale sur la proposition du conseil d'administration ; il pourra être suspendu par ledit conseil qui, alors, convoquera l'assemblée dans un bref délai.

Les avantages attachés à ses fonctions seront fixés également par l'assemblée générale.

25. En cas d'absence, retraite, décès ou empêchement du directeur, ses fonctions seront provisoirement remplies par un des administrateurs délégué à cet effet ou par un des agents sous ses ordres, agréé par le conseil d'administration.

Assemblée générale.

26. L'assemblée générale représente l'universalité des actionnaires.

Elle se compose de tous les propriétaires de dix actions au moins.

Le propriétaire de dix actions nominatives a la faculté de se faire représenter par un fondé de pouvoirs.

Tout propriétaire d'actions au porteur qui voudra assister à l'assemblée générale, devra faire le dépôt de dix actions au siége de l'administration, deux jours au moins avant la réunion.

L'assemblée n'est régulièrement constituée qu'autant que les membres présents forment la moitié au moins des actionnaires ayant droit de voter.

Si cette proportion n'est pas atteinte sur une première convocation, il en est fait une seconde à quinze jours d'intervalle et les membres présents à cette nouvelle réunion, délibèrent valablement, quels que soient leur nombre et la quotité de leurs actions, mais seulement sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

Le bureau se compose d'un président, d'un secrétaire et de deux scrutateurs.

Le président est choisi par l'assemblée générale, il désigne le secrétaire et les scrutateurs.

27. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la simple majorité des voix des membres présents.

En cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La propriété de dix actions donne une voix; celle de trente, deux voix ; celle de soixante, trois voix.

Ce nombre de trois voix ne peut être dépassé.

Les délibérations sont constatées par des procès-verbaux consignés sur un registre tenu à cet effet et signées par le président, le secrétaire et les scrutateurs.

Un état destiné à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions qu'ils possèdent, reste annexé à la minute du procès-verbal des délibérations.

Toute délibération prise par l'assemblée régulièrement constituée est obligatoire pour les absents ou dissidents.

28. L'assemblée générale se réunit dans la deuxième quinzaine de décembre de chaque année.

Un avis destiné à indiquer le jour de la réunion est, à la diligence du conseil d'administration, adressé aux titulaires des actions nominatives et inséré quinze jours à l'avance dans un journal de Bordeaux et dans un de Paris, désignés par le tribunal de commerce, conformément à la loi du 31 mars 1833.

Indépendamment des assemblées générales annuelles, le conseil d'administration peut en convoquer d'extraordinaires, toutes les fois qu'il le juge nécessaire.

La forme de ces convocations est la même que celle des convocations ordinaires.

29. L'assemblée générale statue par des délibérations sur tous les points qui lui sont réservés par les présents statuts; discute et approuve les comptes, approuve la fixation des bénéfices et en ordonne la répartition.

Elle pourvoit aux nominations qui lui sont attribuées.

Elle autorise les emprunts; vote sur les propositions d'embranchements ou de prolongements de chemin qui lui sont soumises.

Elle prononce la dissolution anticipée de la société, modifie les statuts suivant la forme prescrite par l'article 37 ci-après.

En un mot, elle dispose sur les intérêts sociaux avec les pouvoirs qui appartiendraient à l'universalité des actionnaires.

Inventaires. — Comptes annuels.

30. L'année sociale commence le 1er novembre; à la fin de chaque année, un inventaire général de l'actif et du passif est dressé par les soins des administrateurs; cet inventaire et les pièces à l'appui sont soumis à l'assemblée générale.

Fonds de réserve.

31. Le vingtième des bénéfices est prélevé chaque année pour composer un fonds de réserve destiné à parer aux événements imprévus.

Lorsque le fonds de réserve s'élève à trois cent mille francs, le prélèvement cesse ; il reprend son cours si la réserve est entamée.

Partage des bénéfices.

32. L'excédant des recettes annuelles, déduction faite des charges et des sommes dont l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, ordonnerait l'affectation spéciale à des dépenses extraordinaires, prévues de l'année suivante, compose le bénéfice net de l'exercice ; il se répartit également entre toutes les actions émises, déduction faite du prélèvement destiné au fonds de réserve.

33. Le payement des dividendes se fait chaque année dans le mois qui suit la réunion de l'assemblée générale qui a approuvé les comptes.

Ce payement est constaté par des estampilles apposées au dos des actions.

Tous dividendes qui ne sont pas réclamés dans les cinq ans de leur exigibilité annoncée dans deux journaux, sont acquis à la société.

Cas de Décès.

34. Dans aucun cas, les héritiers ou ayants-droit d'un actionnaire ne peuvent faire apposer les scellés sur les biens et valeurs de la société, les frapper d'opposition ni en requérir l'inventaire ou la licitation ; les héritiers devront se faire représenter par un seul d'entre eux.

Dissolution anticipée.

35. Si des circonstances imprévues faisaient reconnaître la nécessité d'une dissolution de la société avant l'expiration du terme fixé pour sa durée, l'assemblée générale des actionnaires peut prononcer la dissolution anticipée de la société.

La délibération à ce sujet est prise dans la forme fixée par l'article 37.

Liquidation.

36. Lors de la dissolution de la société, de quelque manière qu'elle arrive, l'assemblée générale détermine le mode de liquidation, choisit un ou plusieurs liquidateurs, et fixe par une délibération l'étendue de leurs pouvoirs et leurs émoluments.

Modifications aux statuts.

37. L'assemblée générale peut apporter aux statuts de la présente société les modifications ou additions reconnues utiles.

La délibération de l'assemblée générale prise à ce sujet n'est valable qu'autant que les membres présents réunissent dans leurs mains les trois quarts des actions des actionnaires ayant droit de voter, et que la décision est prise à une majorité des deux tiers des voix qui concourent à la délibération.

Tous pouvoirs sont donnés aux membres du conseil d'administration et au directeur de réaliser par un acte authentique, avec les changements qui seraient exigés par le Gouvernement, les modifications adoptées.

Ces modifications ne sont définitives et exécutoires qu'après avoir été approuvées par ordonnance royale.

Arbitrage.

38. S'il s'élève des difficultés pendant le cours de la société, ou lors de la liquidation, entre les actionnaires et la société, elles sont jugées par un tribunal arbitral composé de trois membres, sur le choix desquels les parties engagées dans la contestation doivent s'entendre dans un délai de huitaine, à défaut de quoi la nomination des trois arbitres est faite par M. le président du tribunal de commerce de Bordeaux, à la requête de la partie la plus diligente. Ces arbitres décident comme amiables compositeurs et en dernier ressort. Leur décision ne peut être attaquée par voie d'appel, requête civile ni recours en cassation.

Élection de domicile.

39. Toutes contestations entre la compagnie et les actionnaires sont jugées à Bordeaux, quel que soit le domicile des parties, à défaut d'élection de domicile spécial à Bordeaux par tout porteur d'actions, son domicile de droit est le domicile légal de la société.

Dispositions transitoires.

40 et dernier. M. *Aristide Lopès Pereyra,* l'un des associés de la maison *Louis Pereyra* frères, est constitué mandataire de tous les susnommés, à l'effet de solliciter l'obtention de l'ordonnance royale approbative des présents statuts : il est autorisé à consentir toutes modifications qui seraient réclamées par l'autorité pour y parvenir, approuvant d'avance et ratifiant ce qu'il fera à cet égard.

M. *Pereyra* peut substituer tout ou partie des pouvoirs qui lui sont conférés.

Dont acte,

Fait et passé à Paris, en l'étude du dit Me *Le Hon,* l'an 1838, le 23 février ;

Et les comparants ont signé avec les notaires, lecture faite, la minute des présentes restées au dit Me *Le Hon ;*

En marge est écrit : enregistré à Paris, sixième bureau, le 23 février 1838, volume 135, folio 117 verso, case 8, reçu cinq francs pour société, deux francs pour pouvoirs et soixante et dix centimes pour décime, signé *Huches.*

Suit la teneur de l'annexe.

Par-devant *Maurice Grangeneuve* et son confrère, notaires à Bordeaux, soussignés,

Ont comparu :

MM. *Henry-Nicolas Hovy,* négociant, demeurant à Bordeaux, façade des Chartrons, no 102;

Walter et *David Johnston,* aussi négociants, demeurant à Bordeaux, rue Pavée des Chartrons, no 18;

H. Cart. Mestrezat et compagnie, négociants, demeurant à Bordeaux, rue du Parlement-Sainte-Catherine, no 29;

L. Pereyra frères, négociants, demeurant à Bordeaux, rue d'Orléans, no 7 ;

Nath. Johnston et fils, négociants, demeurant à Bordeaux, rue Ferrère, no 2;

Jacques Galos et fils, négociants, demeurant à Bordeaux, rue Saint-Remy, no 47;

David-Frédéric Lopès Dias, rentier, demeurant à Bordeaux, fossés des Tanneurs, no 19;

Lesquels ont résolu de former entre eux et MM. *de Vergès* et *Bayard de la Vingtrie* frères, une société anonyme pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, adjugé à M. *Fortuné de Vergès*, à la préfecture de la Gironde, le 26 octobre 1837, laquelle adjudication a été approuvée par ordonnance royale du 15 décembre dernier;

Chacun d'eux doit concourir à la formation du capital de la dite société et à concurrence des sommes ci-après, savoir :

MM. *Hovy*, pour six cent quatre-vingt-six mille francs, ci.	686,000f
W. et *D. Johnston*, même somme.	686,000
H. Cart. Mestrezat et compagnie, même somme	686,000
L. Pereyra frères, pour six cent quatre-vingt-cinq mille cinq cents francs, ci.	685,500
Nath. Johnston et fils, même somme.	685,500
Jacques Galos et fils, même somme.	685,500
et *D.-F. Lopès Dias*, même somme.	685,500

Et enfin MM. *de Vergès* et *Bayard de la Vingtrie* frères, pour la somme qui sera par eux déterminée.

En conséquence les comparants ont, par ces présentes, fait et constitué pour leur mandataire général et spécial M. *Aristide-Lopès Pereyra*, auquel ils donnent pouvoir de, pour eux, et en leurs noms, rédiger avec qui il appartiendra les statuts de la société anonyme dont il s'agit, pour l'établissement et l'exploitation d'un chemin de fer de Bordeaux à La Teste, signer les dits statuts en exprimant le concours des comparants pour les sommes plus haut déterminées, ou pour des sommes inférieures, présenter les dits statuts à la sanction du Gouvernement, y consentir, au besoin, toutes modifications, convertir les dits statuts en acte notarié, passer et signer le dit acte, et agir, en un mot, ainsi que les comparants pourraient le faire eux-mêmes s'ils étaient sur les lieux.

Fait à Bordeaux, le 13 février 1838, dans la demeure respective des comparants qui ont signé avec les dits notaires, après lecture faite.

Ainsi signé à la minute demeurée au pouvoir de Me *Grangeneuve*, *H. Cart. Mestrezat* et compagnie, *J. Galos* et fils, *Nath. Johnston* et fils, *H. Hovy*, *W.* et *D. Johnston, D.-F. Lopès Dias*, *L. Pereyra* frères, *Hirigoyen* et *Grangeneuve*, ces deux derniers notaires.

Enregistré à Bordeaux, le 13 février 1838, folio 9 verso, case 3, reçu deux francs et vingt centimes pour le décime, signé *Lafargue*.

Signé, sur la dite expédition, *Grangeneuve*,

Signé *Le Hon*,

Vu pour être annexé à l'ordonnance royale du 25 février 1838, enregistrée sous le n° 3784.

Le Ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

Signé N. MARTIN (du Nord).

BULLETIN DES LOIS

N° 665.

N° 8070. — *Loi qui modifie le cahier des charges de la concession du Chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Au palais de Saint-Cloud, le 1er Août 1839.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir, salut,

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Article unique.

La compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste est autorisée à proposer des modifications au tracé général du chemin et à sa largeur, au maximum des pentes et au minimum des courbes, au nombre des gares d'évitement, à la hauteur ou à la largeur des ponts sur les chemins vicinaux et d'exploitation, au mode de construction des ponts à la rencontre des routes royales et départementales, des rivières ou canaux de navigation et de flottage, enfin, à la pente des routes royales et départementales déplacées; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'autorité supérieure. L'administration est également autorisée à statuer provisoirement sur les modifications que la compagnie pourrait demander au tarif réglé par le cahier des charges.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

DONNONS EN MANDEMENT à nos Cours et Tribunaux, Préfets, Corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 1er jour du mois d'août de l'an 1839.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux de France, Ministre Secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,
Signé J. B. TESTE.

Par le Roi :

Le Ministre Secrétaire d'État au département des travaux publics,
Signé J. DUFAURE.

BULLETIN DES LOIS

N° 820.

N° 9359. — *Loi qui augmente la durée de la concession du Chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Au Palais de Neuilly, le 13 Juin 1841.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Article 1er.

La durée de la concession du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, fixée à trente-quatre ans, huit mois, vingt-sept jours, par l'ordonnance du 15 décembre 1837 (1), est portée à soixante et dix ans.

Article 2.

L'article 43 du cahier des charges annexé à la loi du 15 juillet 1840, relative à la compagnie du chemin de fer de Paris à Rouen, et qui stipule en faveur de l'État la faculté de rachat, sera applicable à la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés et sanctionnée par nous cejourd'hui sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos Cours et Tribunaux, Préfets, Corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour

(1) Bull. 551, n° 7285.

les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 13 Juin 1841.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux de France, Ministre Secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé N. MARTIN (du Nord).

Par le Roi :

Le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics,

Signé J. B. TESTE.

BULLETIN DES LOIS

N° 914.

N° 10023. — *Loi relative à l'établissement de grandes lignes de Chemins de fer.*

Au Palais de Neuilly, le 11 Juin 1842.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, NOUS AVONS ORDONNÉ et ORDONNONS ce qui suit :

TITRE Ier.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Article 1er.

Il sera établi un système de chemins de fer se dirigeant :

1° De Paris

Sur la frontière de Belgique, par Lille et Valenciennes ;

Sur l'Angleterre, par un ou plusieurs points du littoral de la Manche, qui seront ultérieurement déterminés ;

Sur la frontière d'Allemagne, par Nancy et Strasbourg ;

Sur la Méditerranée, par Lyon, Marseille et Cette ;

Sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne ;

Sur l'Océan, par Tours et Nantes ;

Sur le centre de la France, par Bourges ;

2° De la Méditerranée sur le Rhin, par Lyon, Dijon et Mulhouse ;

De l'Océan sur la Méditerranée, par Bordeaux, Toulouse et Marseille.

ARTICLE 2.

L'exécution des grandes lignes de chemins de fer définies par l'article précédent aura lieu par le concours

De l'État,

Des départements traversés et des communes intéressées,

De l'industrie privée,

Dans les proportions et suivant les formes établies par les articles ci-après.

Néanmoins, ces lignes pourront être concédées en totalité ou en partie à l'industrie privée, en vertu des lois spéciales et aux conditions qui seront alors déterminées.

ARTICLE 3.

Les indemnités dues pour les terrains et bâtiments dont l'occupation sera nécessaire à l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances seront avancés par l'État, et remboursés à l'État, jusqu'à concurrence des deux tiers, par les départements et les communes.

Il n'y aura pas lieu à indemnité pour l'occupation des terrains ou bâtiments appartenant à l'État.

Le Gouvernement pourra accepter les subventions qui lui seraient offertes par les localités ou les particuliers, soit en terrains, soit en argent.

ARTICLE 4.

Dans chaque département traversé, le Conseil général délibérera :

1° Sur la part qui sera mise à la charge du département dans les deux tiers des indemnités, et sur les ressources extraordinaires au moyen desquelles elle sera remboursée en cas d'insuffisance des centimes facultatifs;

2° Sur la désignation des communes intéressées et sur la part à supporter par chacune d'elles, en raison de son intérêt et de ses ressources financières.

Cette délibération sera soumise à l'approbation du Roi.

ARTICLE 5.

Le tiers restant des indemnités de terrains et bâtiments,

Les terrassements,

Les ouvrages d'art et stations,

Seront payés sur les fonds de l'État.

ARTICLE 6.

La voie de fer, y compris la fourniture du sable,

Le matériel et les frais d'exploitation,

Les frais d'entretien et de réparation du chemin, de ses dépendances et de son matériel,

Resteront à la charge des compagnies auxquelles l'exploitation du chemin sera donnée à bail.

Ce bail réglera la durée et les conditions de l'exploitation, ainsi que le tarif des droits à percevoir sur le parcours; il sera passé provisoirement par le Ministre des travaux publics, et définitivement approuvé par une loi.

ARTICLE 7.

A l'expiration du bail, la valeur de la voie de fer et du matériel sera remboursée, à dire d'experts, à la compagnie par celle qui lui succédera, ou par l'État.

ARTICLE 8.

Des ordonnances royales régleront les mesures à prendre pour concilier l'exploitation des chemins de fer avec l'exécution des lois et règlements sur les douanes.

Article 9.

Des règlements d'administration publique détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour garantir la police, la sûreté, l'usage et la conservation des chemins de fer et de leurs dépendances.

TITRE II.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

Article 10.

Une somme de quarante-trois millions (43,000,000f) est affectée à l'établissement du chemin de fer de Paris à Lille et Valenciennes, par Amiens, Arras et Douai.

Article 11.

Une somme de onze millions cinq cent mille francs (11,500,000f) est affectée à la partie du chemin de fer de Paris à la frontière d'Allemagne, comprise entre Hommarting et Strasbourg.

Article 12.

Une somme de onze millions (11,000,000f) est affectée à l'établissement de la partie commune aux chemins de fer de Paris à la Méditerranée et de la Méditerranée au Rhin, comprise entre Dijon et Châlons.

Article 13.

Une somme de trente millions (30,000,000f) est affectée à la partie du chemin de Paris à la Méditerranée, comprise entre Avignon et Marseille, par Tarascon et Arles.

Article 14.

Une somme de dix-sept millions (17,000,000f) est affectée à l'établissement de la partie commune aux chemins de fer de Paris à la frontière d'Espagne et de Paris à l'Océan, comprise entre Orléans et Tours.

Article 15.

Une somme de douze millions (12,000,000f) est affectée à l'établissement de la partie du chemin de fer de Paris au centre de la France, comprise entre Orléans et Vierzon.

Article 16.

Une somme de un million cinq cent mille francs (1,500,000f) est affectée à la continuation et à l'achèvement des études des grandes lignes de chemins de fer.

Article 17.

Sur les allocations mentionnées aux articles précédents, et s'élevant ensemble à la somme de cent vingt-six millions de francs (126,000,000f), il est ouvert au Ministre des travaux publics, sur l'exercice 1842, un crédit de, savoir :

Pour le chemin de fer de Paris à la frontière de la Belgique, dans la partie comprise entre Paris et Amiens.	4,000,000f
Pour la partie du chemin de Paris à la frontière d'Allemagne, entre Strasbourg et Hommarting.	1,500,000
Pour la partie commune aux chemins de Paris à la Méditerranée, et de la Méditerranée au Rhin, entre Dijon et Châlons.	1,000,000
Pour la partie du chemin de Paris à la Méditerranée, comprise entre Avignon et Marseille..	2,000,000
Pour la partie commune aux chemins de Paris à la frontière d'Espagne, et de Paris à l'Océan, entre Orléans et Tours. . . .	2,000,000
Pour la partie du chemin de Paris au centre de la France, comprise entre Orléans et Vierzon	1,500,000
Pour la continuation des études. . . , ...	1,000,000
Total égal.	13,000,000

Et sur l'exercice de 1843, un crédit de, savoir :

Pour le chemin de Paris à la frontière de Belgique.	8,000,000f
Pour la partie du chemin de Paris à la frontière d'Allemagne, entre Strasbourg et Hommarting.	3,500,000
A reporter.	11,500,000f

Report.	11,500,000f
Pour la partie commune aux chemins de Paris à la Méditerranée, et de la Méditerranée au Rhin, entre Dijon et Châlons	2,000,000
Pour la partie du chemin de Paris à la Méditerranée, entre Avignon et Marseille.	6,000,000
Pour la partie commune aux chemins de Paris à la frontière d'Espagne et de Paris à l'Océan, entre Orléans et Tours. . . .	6,000,000
Pour la partie du chemin de Paris au centre de la France, entre Orléans et Vierzon.	3,500,000
Pour la continuation des études.	500,000
TOTAL ÉGAL.	29,500,000f

TITRE III.

VOIES ET MOYENS.

ARTICLE 18.

Il sera pourvu provisoirement, au moyen des ressources de la dette flottante, à la portion des dépenses autorisées par la présente loi, qui doivent demeurer à la charge de l'État; les avances du trésor seront définitivement couvertes par la consolidation des fonds de réserve de l'amortissement, qui deviendront libres après l'extinction des découverts des budgets des exercices 1840, 1841, 1842.

TITRE IV.

DISPOSITION FINALE.

ARTICLE 19.

Chaque année, il sera rendu aux Chambres, par le Ministre des travaux publics, un compte spécial des travaux exécutés en vertu de la présente loi.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

DONNONS EN MANDEMENT à nos Cours et Tribunaux, Préfets, Corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent

et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 11 Juin 1842.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux de France, Ministre Secrétaire d'État au département de la justice et des cultes,

Signé N. MARTIN (du Nord).

Par le Roi :

Le Ministre Secrétaire d'État des travaux publics,

Signé J. B. TESTE

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 92.

N° 883. — *Arrêté qui place sous séquestre le Chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Du 30 octobre 1848.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL, CHARGÉ DU POUVOIR EXÉCUTIF,

Vu la demande adressée au Gouvernement par la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, et dans laquelle cette compagnie, après avoir exposé que les produits de son exploitation, depuis le 1er janvier 1848, ont laissé un déficit de plus de cinquante mille francs qu'elle ne peut supporter, réclame, soit le rachat du chemin de fer par l'État, soit une subvention ou un prêt en argent, soit enfin la mise du chemin sous séquestre ;

Vu les renseignements transmis à l'administration par le préfet de la Gironde et confirmant de tout point l'exposé qui précède ;

Considérant que, dans l'état actuel de la compagnie, il est à craindre que l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à La Teste ne soit arrêtée daus un avenir très-prochain, et qu'il est du devoir du Gouvernement de prévenir l'interruption d'une voie publique qui est aussi nécessaire à l'approvisionnement de la ville de Bordeaux ;

Considérant, d'ailleurs, que le moyen le plus simple d'y pourvoir est de placer le chemin de fer sous séquestre, ainsi que la compagnie elle-même le demande, en réservant tous les droits des actionnaires et des tiers ;

Sur la proposition du Ministre des travaux publics,

ARRÊTE :

ART. 1er. Le chemin de fer de Bordeaux à La Teste est placé sous séquestre.

Il sera administré et exploité sous la direction du Ministre des travaux publics.

2. Le citoyen *Deschamps*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est nommé administrateur du séquestre.

3. A dater de ce jour, et sous la réserve expresse des droits des actionnaires et des tiers, tous les produits directs ou indirects du chemin de fer seront perçus par l'administration du séquestre, nonobstant toute opposition ou saisie-arrêt, et seront appliqués à tous les besoins de l'entreprise.

4. Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Paris, le 30 octobre 1848.

Signé E. CAVAIGNAC.

Par le Président du Conseil, chargé du Pouvoir exécutif :
Le ministre des travaux publics,

Signé VIVIEN.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 92.

N° 875. — *Loi relative au chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Du 17 novembre 1848.

L'Assemblée nationale a adopté et le Président de l'Assemblée promulgue la loi dont la teneur suit :

Article unique. Le Ministre des travaux publics est autorisé à prélever, sur les crédits mis à sa disposition pour les travaux des chemins de fer, les sommes nécessaires pour assurer, jusqu'au 1er juin 1849, le service de l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, dont la mise sous séquestre a été prononcée par arrêté du 30 octobre dernier.

Les sommes que l'État aura ainsi avancées pour le compte de la compagnie dudit chemin lui seront remboursées par privilége et selon le mode qui sera déterminé par le ministre.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 17 novembre 1848.

Le Président et les Secrétaires de l'Assemblée nationale.

Signé Armand Marrast; Landrin, Bérard, Émile Péan, Peupin, F. Degeorge, Heeckeren.

Le Président de l'Assemblée nationale,

Signé A. Bedeau, vice-président.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 268.

N° 2185. — *Loi qui autorise le Ministre des Travaux publics à prélever, sur les Crédits mis à sa disposition, une somme de vingt mille francs, pour le service du Chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Du 1er juin 1850.

L'ASSEMBLÉE NATIONALE A ADOPTÉ LA LOI dont la teneur suit :

ART. 1er Le Ministre des travaux publics est autorisé à prélever, sur les crédits mis à sa disposition pour les travaux des chemins de fer, pendant l'exercice 1850, et jusqu'à concurrence de vingt mille francs (20,000f), les sommes nécessaires pour assurer le service de l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à La Teste pendant l'année 1850.

2. Les avances que l'État aura faites en vertu de l'article précédent lui seront, ainsi que les sommes avancées en 1848 et 1849, remboursées par privilége sur les produits nets ultérieurs de l'entreprise, et suivant le mode qui sera déterminé par le Ministre des travaux publics.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 1er juin 1850.

Le Président et les Secrétaires,
Signé Général BEDEAU, vice-président ; ARNAUD (de l'Ariége), LACASE, CHAPOT, PEUPIN, HEECKEREN, BÉRARD.

La présente loi sera promulguée et scellée du sceau de l'État.

Le Président de la République,
Signé LOUIS-NAPOLÉON BONAPARTE.

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice,
Signé E. ROUHER.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 558.

N° 4253. — *Loi sur le Chemin de fer de Bordeaux à Cette et le Canal latéral à la Garonne.*

Du 8 juillet 1852.

CORPS LÉGISLATIF.

Session de 1852.

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et le canal latéral à la Garonne, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 27 juin 1852.

Le Président,
Signé BILLAULT.

Les Secrétaires,
Signé ED. DALLOZ, MACDONALD duc DE TARENTE, baron ESCHASSERIAUX.

SÉNAT.

Session de 1852.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi portant

autorisation de concéder le chemin de fer de Bordeaux à Cette et le canal latéral à la Garonne.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 3 juillet 1852.

Le Président,
Signé JÉROME-NAPOLÉON BONAPARTE.

Les Secrétaires,
Signé Général REGNAUD DE SAINT-JEAN D'ANGELY, CAMBACÉRÈS, baron T. DE LACROSSE.

La présente loi, revêtue du sceau de l'État, sera promulguée et insérée au *Bulletin des lois.*

Fait au palais de Saint-Cloud, le 8 juillet 1852.

Le Président de la République,
Signé LOUIS-NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice.
Signé ABBATUCCI.

Par le Président :
Le Ministre d'État,
Signé X. DE CASABIANCA.

Cahier des charges pour la concession du Chemin de fer de Bordeaux à Cette et du Canal latéral à la Garonne.

TITRE 1er

CLAUSES RELATIVES AU CHEMIN DE FER DE BORDEAUX A CETTE.

ART. 1er Le chemin de fer de Bordeaux à Cette se composera de six sections distinctes :

La première, de Bordeaux à Castets ;
La seconde, de Castets à Agen ;
La troisième, d'Agen à Toulouse ;
La quatrième, de Toulouse à Carcassonne ;
La cinquième, de Carcassonne à Béziers ;
La sixième, de Béziers à Cette.

2. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Bordeaux à Cette, et à les terminer dans les délais ci-après, savoir :

Pour la 1re section . . . . 2 ans,
Pour la 2e. . . . . 4 ans,
Pour la 3e . . . . 5 ans,
Pour la 4e et la 5e. . . . . 6 ans,
Pour la 6e. . . . . 2 ans,

de manière que toutes les sections soient pratiquables et exploitées dans les délais ci-dessus fixés, et que la ligne entière soit ouverte à l'exploitation dans un délai de six ans.

Ces délais courront à dater du décret de concession.

3. Le chemin de fer partira du quartier sud de Bordeaux, d'un point qui sera déterminé par l'administration supérieure ; il suivra la rive gauche de la Garonne jusqu'à la hauteur de Langon ; il traversera le fleuve à un point situé entre Langon et Fontet, et, s'établissant eusuite sur la rive droite du fleuve, il ira passer à ou près Sainte-Bazeille, Marmande, Tonneins, Aiguillon, Port-Sainte-Marie, Agen, Moissac et Montauban, et arrivera à Toulouse.

De Toulouse, le chemin de fer se dirigera sur Castelnaudary, Carcassonne et Narbonne, ira passer à ou près Béziers, et de Béziers se portera sur Cette, par Mèze, suivant le tracé qui sera déterminé par l'administration supérieure.

Dans le cas où il serait ultérieurement décidé que le chemin de fer d'Orléans à Bordeaux se raccordera avec le chemin de fer de Bordeaux à Cette, les conditions de l'établissement et de l'usage de la gare commune seront réglées par l'administration supérieure.

4. Le ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution du chemin de fer de Bordeaux à Cette, la somme de quarante millions (40,000,000f).

Cette somme sera versée en vingt paiements égaux, à la charge par la compagnie de justifier, avant chaque paiement, de l'emploi en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme de six millions (6,000,000f).

Le dernier versement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture de la ligne entière.

5. A dater de l'homologation de la convention, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'autorité supérieure, de deux mois en deux mois, et par sections de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de un à cinq mille, le tracé définitif du chemin de fer. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 8 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourrait juger utile d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable, et le consentement formel de l'administration supérieure.

6. Les terrains seront acquis, et les travaux d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies; les terrassements pourront être exécutés, et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie concessionnaire sera tenue, d'ailleurs, d'établir la deuxième voie dès que l'insuffisance d'une seule voie, par suite de l'accroissement de la circulation, sera constatée par l'administration.

L'excédant de largeur acquis par la compagnie concessionnaire ne pourra être employé qu'à l'établissement de cette seconde voie.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, pour une voie, à quatre mètres cinquante centimètres (4m 50c). Dans les parties où deux voies seront établies, la largeur en couronne est fixée à huit mètres trente centimètres (8m 30c) dans les parties en levée, et à sept mètres quarante centimètres (7m 40c) dans les tranchées et les rochers, non compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux, et à huit mètres (8m) entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres (1m 44c) à un mètre quarante-cinq centimètres (1m 45c). La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m 80c), mesuré entre les faces extérieures des rails de chaque voie. La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m 50c) dans les parties en levées, et à un mètre (1m), dans les tranchées et les rochers, non compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux, et à un mètre trente-cinq centimètres (1m 35c) entre les parapets des ponts et dans les souterrains.

7. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à cinq cents mètres (500m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excèdera pas cinq millimètres par mètre.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

8. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs, destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

9. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveaux seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

10. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres pour la route nationale, de sept mètres pour la route départementale, de cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres au moins; la largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres, et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres au moins.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres pour la route nationale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres cinquante centimètres.

12. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 10.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

13. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

14. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder trois centimètres

par mètre pour les routes nationales ou départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstanees qui pourraient motiver nne dérogation à la règle précédente.

15. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes nationales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

16. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou baissés audessous de la surface de ces routes de plus de trois centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par la compagnie, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

17. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendants de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes nationales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

18. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes nationales et départementales et autres chemins publics ; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais de la compagnie partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

19. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins huit mètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres de hauteur sous la clef, à partir de la

surface du chemin; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie sera au moins de quatre mètres soixante et quinze centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration, la compagnie sera tenue de prevenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

20. Les puits d'aérage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

21. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité; toutefois, les têtes de voûte, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente-sept kilogrammes par mètre courant, sur les voies de circulation, et de trente kilogrammes, dans le cas où la compagnie voudrait poser des rails sur longrines.

22. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, tels que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits, comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

23. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

24. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

25. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui aux termes des règlements actuels, devraient

re exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

26. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

27. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront, d'ailleurs, exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

28. Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

29. A mesure que des travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera ; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

30. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances ; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

31. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

32. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse centrale du trésor, conformément à l'article 73 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

33. Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 57, à titre de cautionnnement deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

34. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette seconde tentative reste également sans résultat, la Compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la Compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la Compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 33 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation proviendrait de force majeure régulièrement constatée.

35. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la Compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

36. Des règlements d'administration publique, rendus après que la Compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la Compagnie.

La Compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la Compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer, d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

37. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus. Elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle. Elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de troisième classe comme dans celles de première et de deuxième classe.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

38. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs ou des haies ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres, et non sur le chemin de fer.

39. Pour indemniser la Compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière de Bordeaux à Cette, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la Compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, il payera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et trente kilogrammes, il payera comme trente kilogrammes, etc.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, la Compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la Compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la Compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nom-

bre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toutes classes destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF (Par tête et par kilomètre.)	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX TOTAL
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.			
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 037	0 018	0 055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 01	0 01	0 02
(Par tonne et par kilomètre).			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0 30	0 20	0 50
Marchandises.			
Première classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivres et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, vins, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucres, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés	0 10	0 08	0 18
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit de corde), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	0 09	0 07	0 16

TARIF (Par tonne et par kilomètre.)	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX TOTAL
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Troisième classe.—Pierres à chaux, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute espèce pour la construction et la réparation des routes.	0 08	0 06	0 14
Houille, marne, cendres, fumier et engrais. .	0 06	0 04	0 10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide	0 06	0 06	0 12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine-locomotive ne traînant pas de convoi.	0 15	0 10	0 25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége marchant sans rien traîner.)			
(Par pièce et par kilomètre.)			
Voiture à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur. . . .	0 15	0 10	0 25
Voiture à quatre roues et à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur.	0 18	0 14	0 32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

39 *bis*. Dans le cas où la Compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après

un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront, d'ailleurs, être homologués par des décisions de l'administration supérieure prises sur la proposition de la compagnie, et rendues exécutoires, dans chaque département, par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la Compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la Compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif avant de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

40. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplement du prix de sa place.

41. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent, seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

42. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500 kil.);

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 kil.).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 kil.), ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000 kil.).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement

compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feront la demande.

43. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes (200 kil.).

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés ; au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et en général à tous paquets, colis ou excédant de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40 c.).

44. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportées dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compa-

gnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe premier du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

45. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 36 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

46. Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif ci dessus fixé.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

47. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt;

48. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie.

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de vingt-cinq centimes au plus par kilomètre et par voiture pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à

des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré ou à dire d'experts. Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance;

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides, marchant à des vitesses exceptionnelles, auquel cas les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré ou à dire d'experts;

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises ;

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance ;

8° Néanmoins, toutes les fois que, en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit', cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la Compagnie ;

9° L'administration des postes fera construire, à ses frais, les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation par le Ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la Compagnie ;

10° La Compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation ;

11° La Compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches, et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder huit mètres en tous sens;

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la Compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts;

13° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la Compagnie.

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous les poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations;

49. La Compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du Ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

50. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'etablissement d'une ligne télégraphique électrique; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations, et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La Compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la Compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégra-

phique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

51. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 30.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous les autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

52. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

53. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la compagnie.

54. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires du chemin de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés, et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette, pour lequel cette faculté sera réciproque à l'égard desdits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Bordeaux à Cette n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service du transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office, et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 p. 0/0) du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres quinze pour cent (15 p. 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt cinq pour cent (25 p. 0/0).

55. La compagnie sera tenue, si l'administration le juge convenable, de partager l'usage des stations établies à l'origine des chemins de fer d'embranchement avec les compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires des dits chemins.

Les redevances à payer, en ce cas, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration supérieure.

56 compagnie se soumettra, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849, et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

57. Avant le décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie sera tenue de déposer, à titre de cautionnement, une somme de six millions de francs (6,000,000 fr.) en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 33 ci-dessus.

TITRE II.

CLAUSES RELATIVES AU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

58. L'État livrera à la compagnie le canal latéral à la Garonne en deux parties et à deux époques distinctes : 1° dans le délai de trois mois, à dater de l'homologation des statuts de la compagnie, la partie aujourd'hui terminée entre Toulouse et la Baïse ; 2° aussitôt après son achèvement, et au plus tard dans un délai de trois ans, à partir du 1er avril 1853, la partie en construction de la Baïse à Castets.

La livraison du canal à la compagnie entraînera de plein droit réception définitive, pourvu que, les ouvrages étant achevés, le tirant d'eau normal de deux mètres de hauteur, sur les buses des écluses, ait été maintenu depuis trois mois dans tous les biefs.

Le fait de cette tenue d'eau sera constaté par un procès-verbal que les ingénieurs de l'État dresseront contradictoirement avec la compagnie.

A dater de cette livraison, la compagnie sera seule chargée des travaux que l'entretien et la conservation du canal pourront exiger, ainsi que des indemnités qui seraient réclamées pour filtration ou autres causes.

59. La compagnie, immédiatement après avoir reçu livraison du canal, fera dresser, à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des écluses, ponts, aqueducs, maisons et autres ouvrages qui lui auront été remis.

Elle devra, en outre, dans un délai de trois ans, à dater de la livraison, faire faire à ses frais et contradictoirement avec les riverains, un bornage complet et un plan cadastral des terrains acquis pour le canal et ses dépendances. Ce travail sera, aussitôt après son achèvement, soumis par elle à la vérification de l'administration.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux du bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera délivrée par la compagnie et à ses frais, au ministère des travaux publics.

60. Le gouvernement concède à la compagnie, sous la condition expresse qu'elle remplira exactement toutes les obligations du présent cahier des charges, la jouissance du canal latéral à la Garonne et de ses dépendances pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater de l'époque fixée pour l'origine de la jouissance du chemin de fer, de telle sorte que les deux concessions expirent à la fois.

Cette jouissance se composera de la perception des droits de péage conformément au tarif ci-après déterminé, de l'exercice du droit de pêche, de la faculté de semer et de planter à son profit, mais avec l'approbation préalable de l'administration, les talus, digues, levées et francs-bords du canal et de celle de concéder des eaux moyennant redevance, pour l'établissement de moulins et usines et l'arrosement des terres.

Toute concession d'eau pour un usage quelconque devra être préalablement autorisée par un décret rendu, après que toutes les formalités voulues en matière de cours d'eau auront été remplies, et l'orsqu'il aura été reconnu par l'administration qu'il n'en peut résulter aucun préjudice pour la navigation dans le canal.

Les concessions seront temporaires et réductives ou révocables sans indemnités, pour cause d'utilité publique.

Les prises d'eau s'opèreront, dans chaque cas particulier, par les moyens que l'administration déterminera. Les eaux concédées pour le service des usines ne pourront être livrées qu'en amont et près des écluses, afin qu'après avoir donné la force motrice à ces établissements, elles puissent être rendues dans le bief immédiatement inférieur.

Il est entendu que les bâtiments des usines, les magasins, hangards, etc., servant à des exploitations particulières, et assis sur des terrains non compris dans les limites du bornage et du plan cadastral du canal et de ses dépendances ne feront pas retour à l'État lors de l'expiration de la concession.

La perception des droits de péage aura lieu par kilomètre sans égard aux fractions de distance ; ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Le poids de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par dixièmes de tonnes : ainsi un poids compris entre zéro et cent kilogrammes payera comme cent kilogrammes ; entre cent et deux cents kilogrammes, comme deux cents kilogrammes ; entre deux cents et trois cents kilogrammes, comme trois cents kilogrammes, et ainsi de suite.

TARIF. (PAR TÊTE ET PAR KILOMÈTRE).	PRIX DE PÉAGE	
	Remonte	Descente
Voyageurs.	fr. c.	fr. c.
De 1re classe	0 03	0 03
De 2e classe	0 02	0 02

TARIF	PRIX DE PÉAGE	
	Remonte	Descente
Bestiaux.	fr. c.	fr. c.
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0 03	0 03
Veaux, porcs..	0 015	0 015
Moutons, brebis, agneaux, chèvres.	0 015	0 015
Marchandises.		
(PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE).		
Première classe. — Vins, vinaigres, liqueurs, esprits, trois-six, huiles, savons, suifs, froment, farines, fécules, riz, beurre, miel, mélasse, fruits secs et confits, drogueries, épiceries, denrées coloniales, tabacs, salaisons, substances salines, bois exotiques et de teinture, indigo, garance, ivoire, nacre, écaille, corne façonnée, cotons, laines, soies, chanvres, lins, cuirs, peaux, crins ouvrés et non ouvrés, objets manufacturés, quincaillerie, papeterie, glaces, cristaux, porcelaines, bois, marbres et pierres sculptées, fontes moulées, fer, plomb, cuivre et autres métaux, bière, cidre, poiré, hydromel, orge, seigle, maïs, avoine, légumes secs, menus grains et graines, souffre, potasse, soude, alun, ocre, noir animal, charbon de bois, chaux et plâtre cuit, fontes brutes, fer en barres et en feuilles, fil de fer, plomb, cuivre et autres métaux non ouvrés, bois de charpente, perches, chevrons, planches, madriers, bois en grume, légumes et fruits frais, pommes de terre, betteraves, arbres et arbustes, bouteilles, verres, verreries, faïence, poterie, terraille. . .	0 03	0 02
Deuxième classe. — Foin, paille, fourrages, son, chiffons, vieux cordages, équipages de marine, marbre, granits, pierres meulières et de taille, ardoises, briques, bois à brûler, charbonnettes, souches, écorces, tan et tanin, sels, os, manganèse, ciment, bitume, goudron, blanc d'Espagne, moellons, cailloux, grès, sable, gravier, scories de métaux, ferraille, vieille fonte, pierres à chaux et à plâtre, coke, houille, mines et minerais, fumiers, engrais, cendres, fossilles.	0 02	0 01
PAR MÈTRE CUBE D'ASSEMBLAGE SANS DÉDUCTION DU VIDE.		
Trains de bois de charpente.	0 02	0 01
Trains de bois à brûler	0 01	0 005
PAR MÈTRE CARRÉ DE TILLAC.		
Basculcs à poissons.	0 02	0 01

TARIF PAR PIÈCE.	PRIX DE PÉAGE Remonte fr. c.	Descente fr. c.
Poinçons vides	0 0025	0 02
Bateaux vides. Grands bateaux	0 10	0 04
Bateaux vides. Demi-bateaux	0 075	0 03
Bateaux vides. Bateaux dits *bachots*	0 050	0 025
Les marchandises chargées sur des trains ou radeaux payeront les droits d'après le tarif en sus de ceux pour les trains.		
Tout bateau portant des marchandises dont la taxe ne produirait pas le double du droit à payer pour le bateau vide sera taxé :		
1° Comme bateau vide;		
2° Pour la quantité de marchandises transportées.		
Le parcours de la dérivation comprise entre le barrage de Beauregard et l'écluse de descente en rivière devant Agen sera franc de péage pour les bateaux qui n'emprunteront pas l'usage du canal.		

61. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du dit canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le canal n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

Les époques et la durée des chômages seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Toutes réserves sont faites en faveur des tiers qui se prétendraient lésés par un chômage non autorisé ou prolongé au-delà de l'époque fixée, sans cause de force majeure dûment reconnue par l'administration.

Les préfets des départements traversés par le canal pourront exiger, sur la proposition de l'ingénieur chargé du service du contrôle, que la compagnie congédie et remplace les éclusiers et gardiens de ponts tournants et autres agents du canal qui feraient preuve, dans leur service, de négligence, d'incapacité ou de mauvais vouloir.

Elle pourra se pourvoir contre cette réquisition, mais seulement après y avoir obtempéré, devant le ministre des travaux publics, qui prononcera sans appel, après avoir pris l'avis de l'inspecteur de la division.

62. La compagnie emploiera, dans les réparations ou reconstructions des ouvrages du canal qu'elle aura lieu de faire durant sa concession, des matériaux soumis à la réception de l'administration, et qui devront être de même nature que ceux dont ces ouvrages sont formés, à moins qu'elle ne se soit fait autoriser à en substituer d'autres reconnus de qualité égale ou supérieure.

63. A l'époque de l'expiration de la concession, l'Etat, par le fait seul de cette expiration, sera subrogé à tous les droits des concessionnaires dans la propriété des terrains indiqués au plan cadastral, mentionnée dans l'article 59 du présent cahier des charges. Le Gouvernement reprendra immédiatement la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de ses produits.

Les concessionnaires seront obligés de remettre en bon état d'entretien le canal, les ouvrages d'art, chemins de halage, levées, bassins, gares, perrées, plantations et autres dépendances du canal. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Couvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal, si les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

64. Les plantations seront soumises à la surveillance spéciale de l'admitration, et la compagnie ne pourra, sous les peines portées au Code forestier, faire procéder à l'abatage des arbres plantés sur les francs-bords et dépendances du canal, qu'après qu'ils auront atteint leur maturité et auront été marqués en délivrance par les agents de l'administration.

La compagnie sera tenue de les faire remplacer sans délai, à moins d'autorisation contraire.

Dans tous les cas, aucun arbre ne pourra être abattu dans les dix dernières années de la concession, si ce n'est les arbres morts lesquels seront immédiatement remplacés par la compagnie.

65. Les articles 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 32, 34, 35, 36, 39 *bis*, 41, 44, 45, 50, 52, 53, contenus au titre ci-dessus, sont applicables à la concession du canal qui fait l'objet du présent titre.

TITRE III.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

66. Le ministre des travaux publics s'engage à garantir, au nom de l'Etat, à la compagnie, pendant cinquante ans, l'intérêt à quatre pour cent (4 p. 0/0) et l'amortissement calculé également à quatre pour cent (4 p. 0/0) pour la même durée, d'une somme de quarante millions (40,000,000 fr.) qu'elle est autorisée à emprunter pour l'exécution du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Les sommes provenant de l'émission des obligations ne pourront être appliquées aux besoins de l'entreprise qu'au fur et à mesure de l'avancement des travaux, et à la charge par la compagnie de justifier de l'emploi en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place d'une somme égale à deux fois et demi celle dont l'application aura été autorisee.

La compagnie pourra émettre tout ou partie de ses obligations aux époques et moyennant les conditions qui seront réglées d'un commun accord entre elle et le ministre des finances, à la charge de déposer au trésor le montant des obligations émises.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État : 1° de l'exécution des conditions approuvées par le Gouvernement, pour la réalisation de son emprunt et pour l'emploi des fonds qui en proviendront; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation et de ses recettes.

Ne seront pas comptés, dans les frais annuels, les intérêts et l'amortissement des autres emprunts que la compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt et d'amortissement, il sera remboursé de ses avances, avec intérêt à quatre pour cent par an, sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les quatre pour cent, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement d'intérêt ou de dividende quelconque au profit de la compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 51.

67. Le ministre des travaux publics s'engage, en outre, à garantir, au nom de l'Etat, à la compagnie, pendant les cinquante premières années de la concession, de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'Etat et ceux de la compagnie, un intérêt de quatre pour cent (4 p. 0/0), sur le capital employé par elle à l'exécution des travaux, en sus de la subvention et de l'emprunt garanti mentionnés aux articles 4 et 66 ci-dessus, sans toutefois que ce capital puisse en aucun cas, excéder la somme de soixante millions de francs (60,000,000 fr.).

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'Etat ne pourra excéder deux millions quatre cent mille francs (2,400,000 fr.).

Pour l'exécution de la clause de garantie qui précède, le compte du capital de premier établissement à la charge de la compagnie sera arrêté et définitivement clos dix ans après le décret de concession.

Avant l'achèvement complet des travaux, la garantie de quatre pour cent ne sera due que pour les sommes dépensées à l'exécution des sections définitivement livrées à l'exploitation, et dont l'emploi aura été dûment justifié.

Un règlement d'administration publique déterminera les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'Etat, et sous le

contrôle de l'administration supérieure : 1° des frais de construction du chemin de fer; 2° de ses frais annuels d'entretien et d'exploitation; 3° de ses recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels, les intérêts et l'amortissement des emprunts que la compagnie pourrait être dans le cas de contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital déterminé par l'administration.

Lorsque l'Etat aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêts, il sera remboursé de ses avances, avec intérêt à quatre pour cent par an, sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les quatre pour cent garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividende au profit de la compagnie.

Si, à l'expiration de la concession, l'Etat est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu aux termes de l'article 51.

68. A toute époque après l'expiration des deux premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, si, pendant cinq années consécutives, l'Etat était forcé de faire un complément pour payer les interêts qu'il a garantis, le ministre aura le droit de prendre en main l'administration et la direction de l'entreprise pour le compte de la compagnie.

Dès que l'entreprise, dirigée par l'État, arrivera à donner plus de quatre pour cent, pendant trois annés consécutives, la compagnie rentrera en possession de ses droits.

69. Après le délai fixé pour l'achèvement des travaux du chemin de fer, si le produit net de l'entreprise excède huit pour cent du capital dépensé par la compagnie, la moitié de l'excédant sera attribuée à l'Etat. Les sommes empruntées par la compagnie en vertu des dispositions de l'article 66 et dont l'amortissement et les intérêts sont garantis par l'État ne figureront dans le capital dépensé par la compagnie que jusqu'après l'amortissement.

70. A toute époque après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 2 pour l'achèvement des travaux du chemin de fer, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer et du canal, sans qu'il soit possible de racheter l'un sans l'autre. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net au moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 51 ci-dessus.

71. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et du canal, et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

72. Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

73. Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs commissaires spécialement chargés de surveiller les opérations de la dite compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 32 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser, chaque année à la caisse centrale du trésor, une somme qui ne pourra excéder quarante mille francs.

Dans le cas où la compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

74. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de la Seine.

75. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

76. les conventions à passer par le ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du président de la République.

77. Les dites conventions ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris, le 16 juin 1852.

Le Ministre des travaux publics,
Signé N. LEFEBVRE-DURUFLÉ.

Vu pour être annexé au projet de loi relatif au chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Le Président du Corps législatif,
Signé BILLAULT.

Les Secrétaires.
Signé ED. DALOZ, HENRY DUGAS, Baron ESCHASSÉRIAUX, MACDONALD Duc de TARENTE.

Vu pour être annexé à la loi.

Le Sénateur, secrétaire du Sénat,
Signé Baron T. DE LACROSSE.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 573.

N° 4401.—DÉCRET *qui approuve la Convention passée le 24 août 1852, pour la concession du Chemin de fer de Bordeaux à Cette, et du Canal latéral à la Garonne, ainsi que des Chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.*

Du 24 Août 1852.

LOUIS-NAPOLÉON, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du Ministre des travaux publics;

Vu la loi du 8 juillet 1852, ainsi conçue :

« Le Ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement le chemin de fer de Bordeaux à Cette et le canal latéral à la Garonne, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé; »

Vu l'article 77 du cahier des charges, ainsi conçu :

« Les conventions à passer par le Ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République; »

Vu les conventions passées, le 24 août 1852, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et les personnes ci-après dénommées;

Vu le certificat délivré par le directeur général de la caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt, à titre de cautionnement, d'une somme de six millions de francs, en conformité de l'article 57 du cahier des charges,

Décrète :

Art. 1er. La convention passée, le 24 août 1852, entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État,

Et MM.

Ernest André, de Paris ;
Ardoin et compagnie, de Paris ;
Bischoffshein et compagnie, de Paris ;
Baduel (Hippolyte), de Toulouse ;
Cibiel (Vincent), de Paris ;
Jean Damas junior, de Bordeaux ;
Dotezac (Édouard), de Bordeaux ;
D'Eichthal, de Paris ;
F.-C. de Ezpeleta, de Bordeaux ;
F.-X. de Ezpeleta, de Bordeaux ;
F.-Léon-Léonard-Joseph Faucher, de Paris ;
Duc *de Galliera*, de Paris ;
J.-M. de Grimaldi, de Paris ;
P. Gil, et compagnie, de Paris ;
Louis Lebœuf, de Paris ;
E. Le Comte, de Paris ;
John Masterman, de Londres ;
Émile Pereire, de Paris ;
Isaac Pereire, de Paris ;
J.-L. Ricardo, de Londres ;
Baron *Renouard de Bussière*, de Paris ;
Bertin, de Bordeaux ;
M. Viguerie, de Toulouse :
De Rothschild frères, de Paris ;
David Salomons, de Londres ;
Fr. Samazeuilh, de Bordeaux ;

Charles Séguin, de Paris;

Paul Séguin, de Paris;

John Sadler, de Londres,

Est approuvée.

2. La convention ci-dessus mentionnée et le cahier des charges qui y est joint seront annexés au présent décret.

3. Le Ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 24 août 1852.

Signé LOUIS-NAPOLÉON.

Par le Président de la République,

Le Ministre des travaux publics,

Signé P. MAGNE.

Convention entre le Ministre des travaux publics et les personnes ci-dessous dénommées, pour la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette, et du Canal latéral à la Garonne, ainsi que des Chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

L'an 1852 et le 24 août,

Entre le Ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 8 juillet 1852,

D'une part;

Et Messieurs

Ernest André, banquier à Paris;

Ardoin et compagnie, banquiers à Paris, agissant tant en leur nom personnel que comme se portant fort pour M. *John Lewis Ricardo*, membre du parlement, à Londres;

Baduel (Hippolyte), administrateur des Messageries du Midi, à Toulouse;

Bischoffsheim et compagnie, banquiers à Paris

Bertin (Stéphan), négociant à Bordeaux;

Cibiel (Vincent), propriétaire à Paris;

Dotezac (Édouard), propriétaire à Bordeaux ;

D'Eichthal, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Germain ;

François-Casimir Ezpeleta, banquier à Bordeaux, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de MM. *François Samazeuilh*, banquier à Bordeaux, et *Jean-Baptiste Damas Junior*, négociant à Bordeaux, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 16 juillet 1852 ;

Jean-Marie de Grimaldi, président du Conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de M. *John Sadler*, membre du parlement à Londres, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 17 août dernier, et, en outre, au nom de M. le baron *Renouard de Bussière*, membre du Corps législatif, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 24 juin dernier, et pour M. *John Masterman*, banquier à Londres, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 17 août courant ;

P. Gil et compagnie, banquiers à Paris ;

Louis Lebeuf, sénateur, régent de la banque de France;

Eugène Le Comte, député au Corps législatif, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de MM. *J.* et *P. Viguerie*, banquiers à Toulouse, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 25 juillet dernier ;

Émile Pereire, administrateur du chemin de fer du Nord, à Paris, tant en son nom que comme se portant fort pour M. le duc de *Galliera*, et, en outre, comme mandataire de la Compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, aux fins des stipulations contenues, en ce qui concerne ce chemin, dans le cahier des charges ci-annexé;

Isaac Pereire, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon, à Paris, agissant tant en son nom que comme se portant fort de M. *Léon-Léonard-Joseph Faucher*, membre de l'Institut ;

De Rothschild frères, banquiers à Paris ;

Charles Séguin, administrateur du chemin de fer de Saint-Étienne à Lyon, de Paris, agissant tant en son nom personnel que comme se portant fort pour M. *Paul Séguin*, son frère, de Paris ;

MM. *de Rothschild* frères, susnommés, agissant dans la présente convention, tant en leur nom personnel que comme se portant fort pour M. *David Salomons*, alderman de Londres,

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le Ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à MM. *Ernest André*, *Ardoin* et compagnie, *Bischoffsheim* et

compagnie, *Baduel, Cibiel, Damas, Dotezac, d'Eichthal, de Ezpeleta (F.-C.), de Ezpeleta (F.-X.), Faucher,* duc *de Galliera, de Grimaldi, Gil* et compagnie, *Lebeuf (Louis), Lecomte, Masterman, Émile Pereire, Isaac Pereire, Ricardo,* baron *Renouard de Bussière, Bertin, Viguerie* frères, *de Rothschild* frères, *de Samazeuilh, Charles Séguin, Paul Séguin, John Sadler, David Salomons*,

Le chemin de fer de Bordeaux à Cette et le canal latéral à la Garonne, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

2. De leur côté, les susnommés s'engagent à se soumettre aux clauses et conditions du dit cahier des charges. La subvention mise à la charge de l'État par l'article 4 est fixée à trente-cinq millions (35,000,000 fr.)

3. La garantie d'intérêt stipulée par l'article 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 demeurera tout entière attachée aux actions, et ne pourra, dans aucun cas, être employée à assurer un supplément d'intérêt aux obligations.

4. Le Ministre des travaux publics concède en outre, au nom de l'État, aux susnommés, qui l'acceptent, les chemins de fer de Bordeaux à Bayonne, et de Narbonne à Perpignan, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

5. La garantie d'intérêt et d'amortissement stipulée à l'article 7 du dit cahier des charges ne sera exercée que dans le cas où les produits nets de toutes les entreprises concédées, savoir :

1° Chemin de fer de Bordeaux à Cette ;

2° Canal latéral à la Garonne ;

3° Chemin de fer de Lamothe à Bayonne ;

4° Embranchements de Mont-de-Marsan et de Dax ;

5° Chemin de fer de Narbonne à Perpignan ;

ne s'élèveraient pas à une somme suffisante pour faire face aux dits intérêts et amortissements garantis.

6. La concession dont il s'agit dans les deux articles précédents est dès à présent obligatoire pour les susnommés ; mais, en ce qui concerne l'État, elle est soumise à la ratification du pouvoir législatif.

Dans le cas où, dans la prochaine session du Corps législatif, une loi ne la confirmerait pas, les articles 4, 5 et 6 ci-dessus seraient considérés comme non avenus, et la concession du chemin de Bordeaux à Cette, formulée dans les articles 1, 2 et 3, resterait pure et simple.

7. La présente convention ne sera valable qu'après avoir été approuvée par décret du Président de la République.

Fait à Paris, les jours, mois et an que dessus.

Le Ministre des travaux publics,
Signé P. Magne.

Signé *Emile Pereire; I. Pereire; Eugène Le Comte; H. Baduel; Ch. Séguin; Ardoin* et compagnie, par procuration, *Jules Ardoin; P. Gil* et compagnie; *Ad. d'Eichthal; Louis Lebeuf; F.-X. de Ezpeleta; J. de Grimaldi; F.-C. de Ezpeleta; Bertin; E. Dotezac; V. Cibiel; Ernest André; de Rothschild*, par procuration, *L. R. Bischoffsheim-Goldschmid.*

Cahier des charges de la concession du Chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et de l'embranchement de Narbonne à Perpignan.

Art. 1er La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer ci-après définis, savoir :

1° Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et ses embranchements sur Mont-de-Marsan et Dax.

2° Le chemin de Fer de Narbonne à Perpignan.

2. Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne empruntera, entre Bordeaux et Lamothe, le chemin de fer de Bordeaux à La Teste ; de Lamothe il se dirigera sur Bayonne par Labouheyre, traversera le petit Boucau et aboutira sur la rive droite de l'Adour, au point qui sera déterminé par l'administration.

Il sera établi un chemin de fer de jonction entre la gare du chemin de Bordeaux à Cette et le chemin de Bordeaux à Bayonne.

Les villes de Mont-de-Marsan et de Dax seront desservies par deux embramchements, qui se détacheront de la ligne principale en des points qui seront déterminés par l'administration.

Le chemin de Narbonne à Perpignan s'embranchera à Narbonne sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et se dirigera par Salces, Rivesaltes et le Vernet sur Perpignan, où il aboutira sur la rive gauche de la Tet, au point qui sera déterminé par l'administration.

3. La compagnie s'engage à terminer ces chemins et à les rendre praticables et exploités dans toutes leurs parties dans les délais suivants, savoir :

Pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, deux ans ;

Pour les embranchements sur Mont-de-Marsan et sur Dax, trois ans ;

Pour le chemin de fer de Narbonne à Perpignan, quatre ans.

Ces délais courront à dater du jour où la concession sera devenue définitive.

4. Le Ministre des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention, une somme de seize millions cinq cent

mille francs (16,500,000 fr.), qui sera versée en dix paiements égaux, à la charge par la compagnie de justifier, avant chaque paiement, d'une dépense en achat de terrains ou approvisionnement sur place, d'une somme excédant de cinquante pour cent (50 p. 0/0) le montant des versements déjà effectués.

Le dernier paiement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture des deux lignes et de leurs embranchements.

5. Sont applicables aux chemins de fer ci-dessus définis, les articles 5, 6, 7, 8, etc. jusqu'à 56 inclusivement, du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette. Toutefois, le poids des rails pourra être réduit à vingt-sept kilogrammes sur traverses et à vingt kilogrammes sur longrines.

6. Pour garantie de l'exécution des engagements de la compagnie, une somme de un million de francs (1,000,000 fr.) sera retenue sur le montant du cautionnement de six millions stipulé par l'article 57 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'art. 33 ci-dessus visé.

7. L'emprunt de quarante millions de francs autorisé par l'art. 66 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette pourra être porté, par la compagnie, avec la même garantie d'intérêt et d'amortissement, à cinquante et un millions de francs (51,000,000 fr.)

La garantie de quatre pour cent (4 p. 0/0) d'intérêt autorisée par l'art. 67 du cahier des charges précité, pour le capital employé à l'exécution des travaux, en sus des subventions et de l'emprunt garanti, pourra être portée de soixante à soixante-sept millions (67,000,000 fr.). Le tout, dans les conditions stipulées aux articles ci-dessus visés.

Pour calculer le produit net du chemin de fer entre Lamothe et Bayonne, le péage pour la circulation des trains de la ligne de Bordeaux à Bayonne, entre Bordeaux et Lamothe, sera calculé par kilomètre, à raison de moitié des taxes réellement perçues sur les voyageurs et marchandises de toute nature par la compagnie de Bayonne.

8. Sont également applicables à la présente concession, les articles 68 et suivants, jusqu'à l'art. 77 et dernier du même cahier des charges. Toutefois, la somme à verser à la compagnie, en exécution de l'article 73, sera augmentée de quinze mille francs pour les deux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

9. La concession du chemin de fer de Bordeaux à la Teste est prorogée jusqu'à l'expiration de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, à la charge du remplacement du matériel roulant, dans les conditions prescrites pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne. Cette obligation s'étendra aux rails et autres éléments constitutifs de la voie, sur toute la partie commune aux deux chemins.

10. Les actes à intervenir en raison du présent cahier des charges ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Arrêté à Paris, le 24 août 1852.

Le Ministre des travaux publics,
Signé P. MAGNE.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 281.

N° 7377. DÉCRET *portant autorisation de la société anonyme formée à Paris sous la dénomination* de Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Du 6 Novembre 1852.

LOUIS-NAPOLÉON, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du Ministre de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 8 juillet 1852 relative à la concession 'du chemin de fer de Bordeaux à Cette, et du canal latéral à la Garonne, ainsi que le cahier des charges qui y est annexé;

Vu le décret du 24 août suivant qui approuve la convention passée le même jour entre le Ministre des travaux publics et MM. *Ernest André*, *Ardoin* et compagnie, *Bischoffsheim*, *Baduel*, *Cibiel*, *J. Damas Junior*, *Dotezac*, *d'Eichthal*, *F.-C.* et *F.-X. Ezpeleta*, *L. Faucher*, duc *de Galliera*, *de Grimaldi*, *F. Gil* et compagnie, *L. Lebœuf*, *E. Le Comte*, *J. Masterman*, *Émile* et *Isaac Pereire*, *Ricardo*, baron *Renouard de Bussières*, *Bertin*, *Viguerie*, *de Rothschild* frères, *David Salomons*, *Fr. Samazeuilh*, *Charles et Paul Seguin* et *John Sadler*, pour la concession des entreprises ci-dessus désignées et des autres chemins de fer qui y sont énumérés;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce;

Le Conseil d'État entendu,

DÉCRÈTE :

ART. 1er — La société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de la dite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 5 novembre courant, devant Me *Fould* et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

2. Le choix du directeur et des membres des comités de direction auxquels le conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs, aux termes de l'article 27 des statuts, sera soumis à l'approbation du Ministre de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce.

3. La présente autorisation pourra être révoquée, en cas de violation ou de non exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministère de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce, aux préfets des départements de la Haute-Garonne, de Lot-et-Garonne, de Tarn-et-Garonne, de l'Aude, de l'Hérault, des Pyrénées-Orientales, des Landes, et des Hautes-Pyrénées; au préfet de police, aux chambres de commerce et au greffe des tribunaux de commerce des villes traversées par les lignes des chemins de fer concédés.

5. Le Ministre de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires de chacun des départements énumérés ci-dessus.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 6 novembre 1852.

Signé LOUIS-NAPOLÉON.

Par le Prince-Président ;

Le Ministre de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

Signé F. DE PERSIGNY.

Statuts de la société des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Par devant Me *Émile Fould* et Me *Valentin Fremyn*, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. *Adolphe d'Eichthal*, président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Germain, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, nº 30;

M. *Émile Pereire*, administrateur du chemin de fer du Nord, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, nº 5;

M. *Isaac Pereire*, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon, demeurant à Paris, susdite rue d'Amsterdam, nº 5;

Et M. *Édouard Dotezac*, propriétaire, demeurant à Bordeaux, de présent à Paris, place de la Bourse, nº 31,

Agissant tous quatre en vertu des autorisations qui leur ont été conférées conjointement avec MM. *F.-X. de Ezpeleta, de Grimaldi* et *Gil*, par tous les concessionnaires ci-après nommés du chemin de fer de Bordeaux à Cette, de Bordeaux à Perpignan et de Narbonne à Perpignan, et du canal latéral à la Garonne, suivant la délibération par eux prise dans leur réunion du 11 septembre dernier, aux termes de laquelle les dits concessionnaires ont nommé un comité composé de sept membres ci-dessus désignés, auxquels ils ont conféré la mission d'examiner, discuter et faire homologuer les statuts de la société dont il va être question; de consentir toutes modifications à ce sujet, et de conférer à l'effet de les accepter tous pouvoirs à trois d'entre eux;

Extrait de laquelle délibération enregistré est demeuré annexé à la minute d'un acte reçu par Me *Galin*, substituant Me *Fould*, l'un des notaires soussignés et son collègue, les 18 et 20 septembre dernier, enregistré ;

Lesquels ont dit que, par une loi en date du 8 juillet 1852, le ministre des travaux publics a été autorisé à concéder directement le chemin de fer de Bordeaux à Cette et le canal latéral à la Garonne, et ce aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la dite loi.

Qu'en vertu de cette autorisation et suivant convention du 24 août 1852, approuvée par décret du Président de la République, le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, a concédé à MM. *Ernest André, Ardouin* et compagnie, *Bischoffsheim* et compagnie, *Baduel, Cibiel, Damas, Dotezac, d'Eichthal, de Ezpe-*

leta (F.-C.), de Ezpeleta (F.-X.), Faucher, duc *de Galliera, de Grimaldi, Gil* et compagnie, *Lebœuf (Louis), Le Comte, Masterman, Emile Pereire, Isaac Pereire, Ricardo,* baron *Renouard de Bussières, Bertin, Viguerie* frères, *de Rothschild* frères, *Samazeuilh, Charles Séguin, Paul Séguin, John Sadler, David Salomons,* le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et le canal latéral à la Garonne, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la dite loi du 8 juillet 1852;

Que, par la même convention, mais sous la réserve de la ratification du pouvoir législatif dans sa prochaine session, le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, a également concédé aux personnes ci-dessus dénommées les chemins de fer de Bordeaux à Bayonne avec embranchements sur Mont-de-Marsan et Dax, et de Narbonne à Perpignan, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la dite convention, et inséré au Moniteur du 25 août 1852;

Qu'enfin, et par convention passée le 27 septembre 1852 avec MM. *Emile Pereire* et *Isaac Pereire*, les comparants se sont assurés, sous la réserve qui sera ci-après exprimée en l'article 4, l'usage et la jouissance par bail du chemin de fer de Bordeaux à La Teste.

Dans cette position, les comparants voulant former, pour l'exécution et l'exploitation de ces chemins de fer et du canal latéral à la Garonne, une société anonyme, ont, d'un commun accord avec les capitalistes qu'ils ont intéressés à leur entreprise, et sauf l'approbation du Gouvernement, arrêté, ainsi qu'il suit, la rédaction des statuts de la dite société :

TITRE Ier.

OBJET ET DÉNOMINATION DE LA SOCIÉTÉ. — DOMICILE. — DURÉE.

Art. 1er. Il est formé, entre les souscripteurs propriétaires de toutes les actions créées ci-après, une société anonyme ayant pour objet, 1° l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à Cette, et l'exploitation du canal latéral à la Garonne, conformément aux dispositions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et du décret approbatif de la concession, en date du 24 août 1852; 2° l'exécution et l'exploitation des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne avec embranchements sur Mont-de-Marsan et Dax, et de Narbonne à Perpignan, conformément à la convention du 24 août 1852 et au cahier des charges y annexé, approuvés par décret du Président de la République;

3° et l'exploitation du chemin de fer de Bordeaux à La Teste aux conditions stipulées dans la convention du 27 septembre 1852.

Cette société prend la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

2. Le siége de la société et son domicile sont établis à Paris.

3. La société commencera à partir de la date du décret qui l'aura autorisée, et finira avec la concession, c'est-à-dire le 24 août 1957.

TITRE II.

DE LA CONCESSION.

4. Les comparants, tant en leurs noms qu'au nom de leurs mandants, et en leur qualité de concessionnaires, font apport, sans aucune restriction ni réserve, à la société de tous les droits que leur confèrent la loi, convention, décret et cahier des charges précités, ainsi que la convention du dit jour 27 septembre 1852, relative à l'exploitation par bail du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, mettant la dite société entièrement en leur lieu et place, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses, conditions et obligations qui en résultent, sous réserve, toutefois, quant au bail précité, de la ratification législative nécessaire à la concession définitive du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne.

Le compte des frais relatifs à l'entreprise jusqu'à la promulgation du décret approbatif des présents statuts, sera réglé par l'assemblée générale, qui en autorisera le remboursement à qui de droit.

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

5. Le fonds social est fixé à soixante-sept millions de francs.

Il est divisé en cent trente-quatre mille actions de cinq cents francs chacune.

Les quatorze mille actions non souscrites seront, dans le délai de la quinzaine qui suivra l'homologation des présents statuts, mises à la disposition de tous les actionnaires dans la proportion du nombre d'actions déjà possédées par eux.

Le conseil d'administration garantit les souscriptions et restera lui-même souscripteur de celles qui, dans le délai ci-dessus, ne seront pas souscrites par les possesseurs des cent vingt mille actions déjà émises.

Dans le cas où la concession du chemin de fer de Lamothe à Bayonne et de Narbonne à Perpignan ne serait pas ratifiée par le Corps législatif, le capital social serait réduit à soixante millions, le nombre des actions resterait à cent trente-quatre mille, mais le montant de chaque action serait réduit dans la proportion des quatorze cent trente-quatrièmes.

6. Chaque action donne droit à une part proportionnelle dans la propriété de l'actif social et dans les bénéfices de l'entreprise.

7. Après l'approbation des présents statuts et le versement de cent francs par action, il sera remis aux ayants droit des titres provisoires nominatifs.

8. Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants, jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes, du montant de chaque action.

Après le versement des cinq premiers dizièmes, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs au porteur.

9. Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits d'un registre à souche, frappés du timbre sec de la compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs, ou d'un administrateur et d'un employé de la compagnie délégué à cet effet par le conseil d'administration.

Chaque paiement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

10. Les titres provisoires seront nominatifs; leur cession s'opère par un transfert fait au siége de la société, signé par le cédant, le cessionnaire et l'un des administrateurs, ou un employé délégué à cet effet; mention de ce transfert est faite sur le titre provisoire.

Les actions définitives seront au porteur, leur cession s'opère par la simple tradition du titre.

11. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale. Il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, le mode de délivrance et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

12. Les actions sont indivisibles, et la société ne reconnait qu'un seul propriétaire pour chaque action.

13. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe; la possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers ou créanciers de l'actionnnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer, en aucune manière, dans son administration ; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

14. Le montant de chaque action est payable à la caisse sociale, à Paris, aux époques et dans les proportions déterminées par le conseil d'administration.

Le premier versement est fixé à cent francs par action; tout appel ultérieur de fonds devra être annoncé un mois au moins avant l'époque fixée pour le versement, tant à Paris qu'à Bordeaux, dans deux des journaux d'annonces légales de ces deux villes désignés conformément à la loi.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions.

15. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent par an.

La société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires et leurs garants; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 14; à partir du quinzième jour après cette publication, la société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions, même successivement, sur duplicata à la bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change, pour le compte et aux risques et périls des retardataires.

Les titres des actions ainsi vendues seront nuls de plein droit, et il en sera délivré aux acquéreurs de nouveaux ayant le même numéro que les titres annulés; en conséquence toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opèrera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles; le déficit sera à la charge des obligés aux versements.

L'excédant, s'il en existe, appartiendra à l'actionnaire exproprié.

16. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action, au-delà tout appel de fonds est interdit.

TITRE IV.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

17. La compagnie est administrée par un conseil composé de quinze membres.

Les membres du conseil sont nommés par l'assemblée générale, pour cinq années.

Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions ; les titres de ces actions seront déposés à la caisse de la société.

18. Les fonctions d'administrateur sont gratuites, les administrateurs reçoivent des jetons de présence dont la valeur sera fixée par l'assemblée générale.

Toutefois, il pourra être attribué aux membres des deux comités dont il est question au deuxième paragraphe de l'article 27, une rémunération dont le chiffre sera également réglé par l'assemblée générale.

19. Par dérogation à l'article 17, le premier conseil d'administration sera composé des seize membres dont les noms suivent, savoir :

MM. *Ernest André*,
Baduel (H.),
Bertin (Stephan),
Bischoffsheim (Louis-Raphaël),
V. Cibiel,
Damas junior,
Dotezac (Edouard),
D'Eichthal (Adolphe),
Léon Faucher,
Duc *de Galliera*,
Emile Pereire,
Isaac Pereire,
David Salomons,
F. Samazeuilh,
Charles Séguin,
Et *J. Viguerie*.

Ce premier conseil ne sera soumis à aucun renouvellement jusques et y compris une année après l'époque fixée par le cahier des charges pour la mise en exploitation de la ligne entière de Bordeaux à Cette.

A l'expiration de ce délai, le conseil sera renouvelé chaque année, par cinquième, par l'assemblée générale.

Jusqu'au renouvellement intégral du premier conseil, le sort désignera l'ordre de sortie des administrateurs qui en auront fait partie.

Le renouvellement aura lieu ensuite par rang d'ancienneté.

Tout membre sortant peut être réélu.

Jusqu'à ce que le nombre des membres du conseil soit réduit à quinze, il ne sera pas procédé au remplacement des membres qui auront cessé d'en faire partie par toute autre cause que le tirage au sort fixé au paragraphe 4 du présent article.

20. Le conseil d'administration nomme chaque année un président et un ou deux vice-présidents.

En cas d'absence du président et des vice-présidents, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président et les vice-présidents peuvent être indéfiniment réélus.

21. Le conseil d'administration se réunit aussi souvent que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois par mois. Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de quatre administrateurs est nécessaire pour valider les délibérations.

Lorsque quatre membres seulement sont présents, les décisions doivent être prises à l'unanimité.

22. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion de un ou plusieurs administrateurs absents fût connue, il sera envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec une invitation de venir voter dans une prochaine réunion à jour fixé, ou d'adresser par écrit leur opinion au président, celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées à la compagnie par les cahiers des charges de la concession, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le Gouvernement en vertu de ses cahiers de charges.

23. Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et deux des membres qui ont pris part à la délibération ; les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

24. Lorsque le nombre des membres du conseil d'administration aura été réduit à quinze, il sera pourvu provisoirement, au cas de vacances, par le conseil d'administration à la majorité des membres restants ; les administrateurs ainsi nommés auront les mêmes pouvoirs que les autres administrateurs, et ne demeureront en fonctions que le temps d'exercice qui resterait à leurs prédécesseurs.

Ces nominations seront soumises à la confirmation de l'assemblée générale.

25. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il passe, pour l'exécution et l'exploitation des chemins de fer et du canal latéral à la Garonne formant l'objet de la société, les traités et les marchés de toute nature ; autorise, effectue ou ratifie les achats de terrains et immeubles qui seraient nécessaires pour l'exécution et l'exploitation des chemins de fer et du canal ; il règle les approvisionnements et autorise l'achat des matériaux, machines et autres objets nécessaires à l'exploitation ; il autorise tous achats et vente d'objets mobiliers.

Il fait les traités relatifs à l'exécution des articles 54 et 60 des cahiers des charges.

Il règle l'emploi des fonds de la réserve et détermine le placement des fonds disponibles.

Il autorise tous retraits, transferts, transports, aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société.

Il autorise la vente des terrains et bâtiments inutiles.

Il peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, acheter des immeubles autres que ceux désignés au paragraphe 3 du présent article.

Il donne toute quittance.

Il autorise toutes mainlevées d'opposition ou d'inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilége.

Il autorise toutes actions judiciaires, tous compromis et toutes transactions.

Il fixe et modifie, soit les tarifs, soit leur mode de perception; il fait les transactions y relatives, le tout dans les limites déterminées par les cahiers des charges; il fait les règlements relatifs à l'organisation du service et à l'exploitation des chemins de fer et du canal, sous les conditions déterminées par les cahiers des charges.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie.

Il adresse au Gouvernement toutes demandes de prolongements de chemins de fer ou d'embranchements, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par l'assemblée générale.

Il soumet à l'assemblée générale toutes propositions d'emprunts.

Il lui soumet également les propositions de prolongements ou d'embranchements, de fusion ou traités avec d'autres compagnies, de prolongation ou de renouvellement de la concession, de modification ou addition aux statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social et de la prorogation de la société.

Il nomme et révoque tous les agents et employés, il fixe leurs attributions et leurs traitements, leur alloue toutes gratifications; et généralement il statue sur tous les intérêts qui rentrent dans l'administration de la société.

26. Le conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale.

Tous pouvoirs lui sont, dès à présent, donnés pour négocier, au moyen de l'émission d'obligations ou de tous autres titres, un emprunt jusqu'à concurrence : 1° de quarante millions de francs, par suite de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette, et du canal latéral à la Garonne, dans le cas où la concession serait limitée au chemin de fer de Bordeaux à Cette, et du canal latéral à la Garonne; 2° de la somme que rendra nécessaire la loi à intervenir pour la concession définitive des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne, et de Narbonne à Perpignan.

L'emprunt aura lieu quand le conseil le jugera convenable, sauf l'approbation du Gouvernement, au moyen de l'émission et de la négociation d'obligations ou autres titres dont il déterminera la forme, le taux d'émission et les époques de négociation.

Cet emprunt sera remboursable par annuités dans les conditions fixées par le cahier des charges pour la garantie de l'intérêt

à quatre pour cent, et de l'amortissement également à quatre pour cent en cinquante années accordées par l'État.

27. Le conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs pour l'expédition des affaires courantes à un ou à deux comités pris dans son sein et composés chacun de cinq membres et siégeant, l'un à Paris, et l'autre à Bordeaux.

Les membres de ces deux comités sont nommés par le conseil d'administration, qui règle leurs attributions et leurs pouvoirs respectifs de telle façon que, dans tous les cas, la direction des affaires de l'entreprise parte du siége de la société.

Le conseil d'administration peut en outre, par un mandat spécial, déléguer tout ou partie de ses pouvoirs à telle personne que bon lui semble.

28. Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration ne contractent, à raison de leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire, relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

29. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la Banque et sur tous les dépositaires de fonds de la société, doivent être signés par un administrateur et une personne désignée par le conseil, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

TITRE V.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES ACTIONNAIRES.

30. L'assemblée générale, régulièrement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

31. L'assemblée générale se compose de tous les titulaires ou porteurs de quarante actions.

Nul ne peut représenter un actionnaire s'il n'est lui-même membre de l'assemblée générale; la forme des pouvoirs sera déterminée par le conseil d'administration.

L'assemblée est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents sont au nombre de trente au moins, et représentent le vingtième du fonds social.

32. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions ci-dessus imposées pour la validité des délibérations de l'assemblée générale, cette assemblée sera ajournée de plein droit; l'ajournement ne pourra être moindre de vingt-cinq jours.

La seconde convocation est faite dans la forme prescrite par l'article 35; mais le délai entre la publication de l'avis et la réunion est réduit à vingt jours.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans la seconde réunion ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première.

Ces délibérations sont valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents et des actions représentées.

33. Les délibérations relatives aux emprunts, sauf ce qui a été stipulé ci-dessus, et aux modifications des statuts, ne pourront être prises que dans une assemblée générale réunissant au moins le dixième du fonds social, et à la majorité des deux tiers des voix des membres présents, au nombre de trente au moins.

Celles relatives à l'augmentation du fonds social, à la prorogation ou à la dissolution de la société, ne peuvent être prises que dans une assemblée générale représentant au moins le cinquième du fonds social, et à la même majorité.

Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne rempliraient pas les conditions imposées par le paragraphe qui précède, pour la validité des opérations de l'assemblée générale, il sera procédé à une seconde convocation, à un mois d'intervalle, ainsi qu'il est expliqué à l'article précédent.

Les délibérations de l'assemblée générale, réunie en vertu de cette deuxième convocation, seront valables, pourvu que les actionnaires, au nombre de trente, représentent au moins le dixième du fonds social.

34. L'assemblée générale est réunie de droit, chaque année, à Paris, dans le courant du mois d'avril.

Elle se réunit, en outre, extraordinairement, toutes les fois que le conseil d'administration en reconnait l'utilité.

35. Les convocations ordinaires et extraordinaires sont faites par un avis inséré, un mois au moins avant l'époque de la réunion, dans deux des journaux d'annonces légales de Paris et de Bordeaux désignés comme il est dit à l'article 14.

Lorsque l'assemblée générale doit être appelée à délibérer sur les emprunts ou sur les propositions spéciales énumérées en l'article 41 ci-après, les avis de convocation doivent en faire mention.

36. Les propriétaires d'actions doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres au siége de la société, à Paris, quinze jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée. Il est remis à chacun d'eux une carte d'admission, cette carte est nominative et personnelle.

Les certificats de dépôt mentionnés en l'article 11 donnent droit, pour les dépôts de quarante actions ou plus, à la remise des cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt des titres ait eu lieu quinze jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

37. L'assemblée générale est présidée par le président ou l'un des vice-présidents du conseil d'administration, et, à leur défaut, par l'administrateur désigné par le conseil pour les remplacer; les fonctions de scrutateur seront remplies par les deux plus forts actionnaires présents au moment de l'ouverture de la séance, et qui auront accepté.

Le bureau désigne le secrétaire.

38. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix, conformément à l'article 39.

Le scrutin secret peut être réclamé par dix membres pour la nomination des administrateurs.

En cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

39. Quarante actions donnent droit à une voix; le même actionnaire ne peut réunir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

40. Le nombre d'actions dont chaque actionnaire est possesseur est constaté par sa carte d'admission.

41. L'assemblée générale entend et discute les comptes et les approuve, s'il y a lieu.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées, ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, démission ou autre cause.

Elle prononce, en se renfermant dans les limites des statuts, sur tous les intérêts de la société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises, en exécution des paragraphes 15 et 16 de l'article 25, et donne au conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires à cet effet.

Les décisions relatives aux objets mentionnés au paragraphe 16 de l'article 25 ne sont exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement.

42. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou au moins par la majorité d'entre eux; les copies ou extraits de ces procès-verbaux à produire, partout où besoin est, sont certifiés par le président du conseil d'administration ou celui des membres qui en fait fonction. Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal ainsi que les pouvoirs. Cette feuille est signée par chaque actionnaire, en entrant en séance.

TITRE VI.

COMPTES ANNUELS.— INTÉRÊTS.— DIVIDENDES. — FONDS DE RÉSERVE.

43. Pendant l'exécution des travaux, et à partir de l'époque fixée pour les versements jusqu'à l'achèvement de la ligne principale de Bordeaux à Cette, il sera payé annuellement aux actionnaires quatre pour cent d'intérêts des sommes par eux versées en exécution de l'article 14.

Il sera pourvu à ces payements par les intérêts des placements de fonds, par les produits des diverses parties de la ligne qui auront été successivement mises en exploitation, et par tous autres produits accessoires de l'entreprise; enfin, en cas d'insuffisance, au moyen de la garantie souscrite par l'État (article 67 du cahier des charges), et, au besoin, par un prélèvement sur le fonds social.

44. Après la mise en exploitation des sections de Bordeaux à Castets et de Béziers à Cette, le compte des recettes et dépenses sera arrêté et soumis, chaque année, à l'assemblée générale; sur le produit net, déduction faite de toutes les charges et dépenses d'entretien et d'exploitation, il sera prélevé, s'il y a lieu : 1° la somme nécessaire pour servir les intérêts des fonds versés par les actionnaires; 2° la somme nécessaire pour restituer à l'État les avances qu'il aurait pu faire en exécution du dernier paragraphe de l'article précédent; 3° la somme nécessaire pour restituer au fonds social la portion qui aurait pu être employée antérieurement au service des intérêts; le surplus, s'il y en a, sera attribué, savoir : moitié au fonds de réserve et moitié aux actionnaires à titre de

dividende. Cette dernière attribution sera élevée aux trois quarts lorsque les sections de Castets à Agen et d'Agen à Toulouse auront été livrées à la circulation, et aux neuf dixièmes lorsque l'une des deux autres sections, soit celle de Toulouse à Carcassonne, soit celle de Carcassonne à Béziers, aura été mise en exploitation.

45. Après la mise en exploitation de toutes les sections, il sera dressé, chaque année, un inventaire général de l'actif et du passif de la société; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans la réunion du mois d'avril.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation des chemins et du canal, les frais d'administration, l'intérêt ou l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

46. Il sera prélevé sur l'excédant des produits annuels, après le payement des charges mentionnées en l'article précédent, une retenue destinée à constituer un fonds de réserve; la quotité de cette retenue ne pourra être inférieure à cinq pour cent du dit excédant.

Quand la réserve aura atteint quatre millions, le prélèvement de cinq pour cent pourra être réduit ou suspendu.

Il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

Le surplus des produits annuels sera réparti entre toutes les actions.

47. Lorsque l'emprunt mentionné à l'article 26 aura été intégralement remboursé, il sera prélevé, sur l'excédant des produits nets annuels : 1° une retenue destinée à constituer un fonds d'amortissement, et calculé de telle sorte que le fonds social soit complétement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession :

2° Cinq pour cent du fonds social pour le montant en être réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties, la part afférente aux actions amorties devant être versée au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour amortir la totalité des actions dans le délai prescrit.

Le surplus des produits annuels sera réparti également entre toutes les actions amorties ou non amorties; la portion afférente aux actions amorties sera distribuée aux propriétaires des titres qui auront été délivrés en échange de ces actions, ainsi qu'il sera dit article 49.

48. S'il arrivait que, dans le cours d'une ou plusieurs années, les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les premiers produits nets des années suivantes, par préférence et antériorité à toute attribution de dividende aux actionnaires.

49. Le fonds d'amortissement, composé ainsi qu'il est dit dans les deux articles précédents, sera employé, chaque année, jusqu'à due concurrence, à compter de la cinquantième année qui suivra la complète exécution des travaux, au remboursement d'un nombre d'actions déterminé, comme il est dit article 47.

La désignation des actions à amortir aura lieu au moyen d'un tirage au sort, qui se fera publiquement à Paris, chaque année, aux époques et suivant les formes qui seront déterminées par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées par le tirage au sort pour le remboursement recevront, en numéraire, le capital effectivement versé de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et en échange de leurs actions primitives, des actions spéciales au porteur.

Ces actions donneront droit à une part proportionnelle dans le partage des bénéfices mentionnés au dernier paragraphe de l'article 47.

Les porteurs de ces actions conserveront, du reste, sauf le prélèvement de l'intérêt, les mêmes droits que les porteurs des actions non amorties.

Les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées seront publiés comme il est dit en l'article 14.

Le remboursement du capital de ces actions sera effectué au siége de la société, à partir du 1er janvier de chaque année, pour l'année qui aura précédé.

50. Le payement des intérêts a lieu par semestre.

Le payement des dividendes a lieu par semestre ou par année, suivant décision de l'assemblée générale.

51. Le payement des intérêts et dividendes se fait au siége de la société, aux époques que détermine le conseil d'administration.

Tous les intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années après l'époque dûment annoncée pour leur payement, comme il est dit à l'article 14, sont acquis à la société, conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

TITRE VII.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES. — MODIFICATIONS. — LIQUIDATION.

52. Si l'expérience fait reconnaître la convenance d'apporter quelques modifications ou additions aux présents statuts, l'assemblée est autorisée à y pourvoir dans la forme déterminée par l'article 33 qui précède.

Les délibérations relatives à ces objets ne seront exécutoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement.

Tous pouvoirs sont donnés d'avance au conseil d'administration, délibérant à la majorité de ses membres, pour consentir les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux résolutions votées par l'assemblée générale.

53. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale sera immédiatement convoquée par le conseil d'administration et déterminera, sur sa proposition, le mode de liquidation à suivre.

54. A l'expiration de la concession, toutes les valeurs provenant de la liquidation seront employées, avant toutes répartitions entre les actionnaires, à mettre les chemins et le canal en état d'être livrés au Gouvernement dans les conditions déterminées aux cahiers des charges de la concession.

TITRE VIII.

CONTESTATIONS.

55. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, et à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

Dans le cas de contestations, tout actionnaire devra faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection aura lieu de plein droit, pour les notifications judiciaires, au parquet de M. le Procureur de la République près le tribunal de première instance de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement, comme il vient d'être dit, entraînera attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Conformément à l'article 74 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, le domicile de la compagnie est fixé à Paris, au siége social, et elle entend que toutes significations ne puissent lui être faites qu'à ce domicile.

TITRE IX.

PUBLICATION.

56. Pour faire publier les présents statuts partout où besoin sera, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, au siége de la société dont s'agit, place Vendôme, nº 22, pour les comparants autres que M. *Dotezac,* et pour ce dernier en sa demeure, le 5 novembre 1852.

Et lecture faite, les comparants ont signé avec les notaires.

Ensuite est écrit

« Enregistré à Paris, sixième bureau, le 6 novembre 1852, volume « 237, folio 23 recto, case 1re. Reçu cinq francs et cinquante cen- « times pour décime. Signé *Boillot.* »

De la délibération prise par tous les concessionnaires des chemins de fer de Bordeaux à Cette, de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, et du canal latéral à la Garonne et ci-devant énoncée,

Il appert que les dits concessionnaires ont adopté la proposition qui leur était faite par l'un d'eux de nommer une commission de sept membres dont la mission serait d'examiner, discuter, arrêter et faire homologuer les statuts de la société dont le projet était déposé sur le bureau, de consentir toutes modifications à ce sujet, et de conférer à l'effet de les accepter, tous pouvoirs à trois d'entre eux.

Et qu'ils ont nommé membres de la commission chargée d'assurer l'exécution de cette proposition MM. *F.-X. de Ezpeleta, de Grimaldi, Émile Pereire, Isaac Pereire, d'Eichthal, Gil* et *Dotezac.*

En marge est écrit :

« Enregistré à Paris, sixième bureau, le 22 septembre 1852, « volume 5, folio 43 verso, case 9. Reçu deux francs et vingt cen- « times pour décime. Signé *Boillot.* »

Extrait par le dit M[e] *Fould*, sur un extrait de la délibération annexé à la minute d'un acte reçu par M[e] *Galin*, comme substituant le dit M[e] *Fould*, son confrère, les 18 et 20 septembre 1852, resté en la possession du dit M[e] *Fould*.

Vu pour être annexé au décret du 6 novembre 1852, enregistré sous le n° 3200.

Le Ministre de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

Signé F. DE PERSIGNY.

BULLETIN DES LOIS

N° 28.

N° 239. — *Décret impérial qui annule une somme de 16 millions au budget de* 1852, *chapitre de l'établissement des grandes lignes de Chemins de fer, et rétablit un crédit de* 7 *millions au Budget de* 1853, *même chapitre.*

Du 13 Février 1853.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu la loi en date du 8 juillet 1852 portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1853 ;

Considérant qu'une partie des crédits affectés sur l'exercice 1852 à l'établissement des grandes lignes de chemins de fer n'a pas été dépensée, que ce résultat est dû notamment aux économies importantes réalisées sur les travaux des chemins de fer de Paris à Strasbourg et de Tours à Bordeaux ;

Considérant, d'un autre côté, qu'un crédit de sept millions de francs proposé au budget de 1853 pour le chemin de Paris à Caen et Cherbourg, et celui de Bordeaux à Cette, a dû être retranché, attendu qu'à l'époque où le budget de 1853 a reçu la sanction législative, les lois relatives à la concession de ces deux chemins n'étaient pas encore votées,

DÉCRÉTONS :

ART. 1er Une somme de seize millions de francs (16,000,000f) est annulée au chapitre V de la deuxième section du budget de 1852 *(Établissements des grandes lignes de chemins de fer).*

2. Est rétabli au budget de 1853, chapitre VIII de la deuxième section *(Établissements des grandes lignes de chemins de fer)*, le crédit de sept millions de francs (7,000,000f), ci-dessus mentionné, lequel se répartira ainsi qu'il suit :

Chemin de fer de Paris à Cherbourg, deux millions, ci. . .	2,000,000 fr.
Chemin de fer de Bordeaux à Cette, cinq millions, ci. . . .	5,000,000
TOTAL.	7,000,000 fr.

La régularisation de ce crédit sera proposée au Corps législatif dans sa prochaine session.

3. Le paiement de la somme de deux millions affectée par l'article précédent au chemin de fer de Paris à Cherbourg aura lieu au moyen de la remise, par le trésor, d'obligations de la compagnie du chemin de fer de Rouen, conformément à l'article 3 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

4. Les Ministres des travaux publics et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 13 février 1853.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État des finances,

Signé BINEAU.

Le Ministre secrétaire d'État des travaux publics,

Signé P. MAGNE.

BULLETIN DES LOIS

N° 51.

N° 465. — *Décret impérial qui approuve une Convention relative à l'exécution des Chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.*

Du 24 Mars 1853.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics ;

Notre Conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ ET DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. La convention intervenue le 24 août 1852 (1) entre le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, et la compagnie concessionnaire du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne, et de Narbonne à Perpignan, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé (2), est et demeure approuvée, sauf ratification par la loi des articles du dit cahier des charges relatifs à la subvention et à la garantie d'intérêt stipulées en faveur de la compagnie concessionnaire.

2. Notre Ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 24 Mars 1853.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département des travaux publics,

Signé P. MAGNE.

(1) XIe série, Bull. 48, n° 423.

(2) *Ibid.*

BULLETIN DES LOIS

N° 48.

N° 423. — *Loi relative aux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.*

Du 28 mai 1853.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ et SANCTIONNONS, PROMULGUÉ et PROMULGUONS ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ART. 1er Sont approuvés l'article 5 de la convention et les articles 4 et 7 du cahier des charges ci-annexé, relatifs aux engagements à la charge du trésor, pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

2. Il est ouvert au ministre des travaux publics, sur l'exercice 1853, chapitre V, 2e section du budget (Établissements des grandes lignes de chemins de fer), un crédit de trois millions trois cent mille francs (3,300,000 fr.) pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 25 avril 1853.

Le Président,
Signé BILLAULT.

Les Secrétaires,
Signé ED. DALLOZ, MACDONALD Duc de TARENTE,
Baron ESCHASSÉRIAUX.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative aux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 23 mai 1853.

Le Président,
Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,
Signé Comte DE LA RIBOISIÈRE, A. THAYER,
Baron T. DE LA CROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Signé baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'Etat et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux Cours, aux Tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'Etat au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 28 mai 1853.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire, d'État au département de la justice,
Signé ABBATUCCI.

Par l'Empereur :
Le Ministre d'État,
Signé ACHILLE FOULD.

Convention entre le Ministre des travaux publics et les personnes ci-dessous dénommées, pour la concession du Chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, ainsi que des Chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

L'an 1852, et le 24 août,

Entre le Ministre des travaux publics agissant au nom de l'État, en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par la loi du 8 juillet 1852, d'une part ;

Et, MM. *Ernest André* banquier à Paris;

Ardoin et compagnie, banquiers à Paris, agissant tant en leur nom personnel que comme se portant fort pour M. *John-Lewis Ricardo*, membre du Parlement, à Londres ;

Baduel (Hippolyte), administrateur des messageries du Midi, à Toulouse;

Bischoffsheim et compagnie, banquiers à Paris;

Bertin (Stephan), négociant à Bordeaux;

Cibiel (Vincent), propriétaire à Paris;

Dotezac (Edouard), propriétaire à Bordeaux;

D'Eichthal, président du conseil d'administration du chemin de fer de Paris à Saint-Germain;

François-Casimir Ezpeleta, banquier à Bordeaux;

François-Xavier Ezpeleta, banquier à Bordeaux, agissant tant en son nom personnel, qu'au nom de MM. *François Samazeuilh*, banquier à Bordeaux, et *Jean-Baptiste Damas* junior, négociant à Bordeaux, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 16 juillet 1852;

Jean-Marie de Grimaldi, président du conseil d'administration du chemin de fer de Saint-Dizier à Gray, agissant tant en son nom personnel, qu'au nom de M. *John Sadler*, membre du parlement, à Londres, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 17 août dernier, et, en outre, au nom de M. le baron *Renouard de Bussières*, membre du Corps législatif, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 24 juin, et pour M. *John Masterman*, banquier à Londres, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 17 août dernier;

P. Gil et compagnie, banquiers à Paris;

Louis Lebœuf, sénateur, régent de la Banque de France;

Eugène Le Comte, député au Corps législatif, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de MM. *J.* et *P. Viguerie*, banquiers à Toulouse, en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés le 25 juillet dernier;

Emile Pereire, administrateur du chemin de fer du Nord, à Paris, tant en son nom que comme se portant fort pour M. le duc *de Galliera*, et, en outre, comme mandataire de la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, aux fins des stipulations contenues, en ce qui concerne ce chemin, dans le cahier des charges ci-annexé;

Isaac Pereire, administrateur du chemin de fer de Paris à Lyon, à Paris, agissant tant en son nom que comme se portant fort de M. *Levy-Léonard-Joseph Faucher*, membre de l'Institut;

De Rothschild frères, banquiers à Paris;

Charles Séguin, administrateur du chemin de fer de Saint-Etienne à Lyon, de Paris, agissant tant en son nom personnel que comme se portant fort pour M. *Paul Séguin*; son frère, de Paris;

A été convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'Etat, à

MM. *Ernest André, Ardoin* et compagnie, *Bischoffsheim* et compagnie, *Baduel, Cibiel, Damas, Dotezac, d'Eichthal, Ezpeleta (F.-C.), Ezpeleta (F.-X.), Faucher*, duc *de Galliera, de Grimaldi, Gil* et compagnie, *Lebeuf (Louis), Le Comte, Masterman, Emile Pereire, Isaac Pereire, Ricardo*, baron *Renouard de Bussière, Bertin, Viguerie* frères, *de Rothschild* frères, *de Samazeuilh, Charles Séguin, Paul Séguin, John Sadler*, le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et le canal latéral à la Garonne, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

2. De leur côté les susnommés s'engagent à se soumettre aux clauses et conditions du dit cahier des charges. La subvention mise à la charge de l'Etat par l'article 4 est fixée à trente-cinq millions de francs (35,000,000f).

3. La garantie d'intérêt stipulée dans l'article 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 demeurera toute entière attachée aux actions et ne pourra, dans aucun cas, être employée à assurer un supplément d'intérêt aux obligations.

4. Le ministre des travaux publics concède, en outre, au nom de l'Etat, aux susnommés, qui l'acceptent, les chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

5. La garantie d'intérêt et d'amortissement stipulée à l'article 7 du dit cahier des charges ne sera exercée que dans le cas où les produits de toutes les entreprises concédées, savoir :

1° Chemin de fer de Bordeaux à Cette;

2° Canal latéral à la Garonne;

3° Chemin de fer de Lamothe à Bayonne;

4° Embranchements de Mont-de-Marsan et de Dax;

5° Chemin de fer de Narbonne à Perpignan;

ne s'élèveraient pas à une somme suffisante pour faire face aux dits intérêts et amortissements garantis.

6. La concession dont il s'agit dans les deux articles précédents est, dès à présent, obligatoire pour les susnommés; mais, en ce qui concerne l'Etat, elle est soumise à la ratification du pouvoir législatif.

Dans le cas où dans la prochaine session du Corps législatif, une loi ne la confirmerait pas, les articles 4, 5 et 6 ci-dessus seraient considérés comme non avenus, et la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette, formulée dans les articles 1, 2 et 3, resterait pure et simple.

7. La présente convention ne sera valable qu'après avoir été approuvée par décret de l'Empereur.

Vu pour être annexé au projet de loi adopté dans la séance du 25 avril 1853.

Le Président,
Signé BILLAULT.

Les Secrétaires,
Signé ED. DALOZ, MACDONALD, DUC DE TARENTE,
Baron ESCHASSÉRIAUX.

Vu pour être annexé à la loi et scellé du sceau du Sénat.

Le sénateur, secrétaire du Sénat,
Signé Baron T. DE LACROSSE.

Vu pour être annexé à la loi du 28 mai 1853.

Le Ministre d'État,
Signé ACHILLE FOULD.

Cahier des charges de la concession du Chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et de l'embranchement de Narbonne à Perpignan.

ART. 1er. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux des chemins de fer ci-après définis, savoir :

1° Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et ses embranchements sur Mont-de-Marsan et Dax;

2° Le chemin de fer de Narbonne à Perpignan.

2. Le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne empruntera, entre Bordeaux et Lamothe, le chemin de fer de Bordeaux à La Teste; de Lamothe il se diri-

gera sur Bayonne par Labouheyre, et aboutira, sur la rive droite de l'Adour, au point qui sera déterminé par l'administration.

Il sera établi un chemin de fer de jonction entre la gare du chemin de Bordeaux à Cette et le chemin de Bordeaux à Bayonne.

La ville de Mont-de-Marsan sera desservie par un embranchement qui se détachera de la ligne principale en un point qui sera déterminé par l'administration.

Il en sera de même pour la ville de Dax, à moins que la ligne principale ne passe près de cette ville.

Le chemin de fer de Narbonne à Perpignan s'embranchera, à Narbonne sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette il se dirigera par Salces sur Perpignan, où il aboutira sur la rive gauche de la Tet, au point qui sera déterminé par l'administration.

3. La compagnie s'engage à terminer ces chemins et à les rendre praticables et exploités dans toutes leurs parties, dans les délais suivants, savoir :

Pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, deux ans ;

Pour les embranchements sur Mont-de-Marsan et sur Dax, trois ans ;

Pour le chemin de fer de Narbonne à Perpignan, quatre ans.

Ces délais courront à dater du jour où la concession sera devenue définitive.

4. Le ministre des travaux publics, au nom de l'Etat, s'engage à payer à la compagnie, à titre de subvention, une somme de seize millions cinq cent mille francs (16,500,000f), qui sera versée en dix paiements égaux, à la charge par la compagnie de justifier, avant chaque paiement, d'une dépense en achats de terrains ou approvisionnements sur place d'une somme excédant de cinquante pour cent le montant des versements déjà effectués.

Le dernier paiement ne sera fait qu'au moment de l'ouverture des deux lignes et de leurs embranchements.

5. Sont applicables aux chemins de fer ci-dessus définis les articles 5, 6, 7, 8, etc.. jusqu'à 55 inclusivement, du cahier des charges de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette. Toutefois, le poids des rails pourra être réduit à vingt-sept kilogrammes sur traverses et à vingt kilogrammes sur longrines.

6. Pour garantie de l'exécution des engagements de la compagnie, une somme d'un million de francs (1,000,000f) sera retenue sur le montant du cautionnement de six millions de francs (6,000,000f) stipulé par l'article 57 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 33 ci-dessus visé.

7. L'emprunt de quarante millions de francs (40,000,000f) autorisé par l'article 66 du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette, pourra être porté par la compagnie, avec la même garantie d'intérêt et d'amortissement, à cinquante et un millions de francs (51,000,000f).

La garantie de quatre pour cent d'intérêt autorisée par l'article 67 du cahier des charges précité pour le capital employé à l'exécution des travaux, en sus des subventions et de l'emprunt garanti, pourra être portée de soixante à soixante-sept millions de francs (67,000,000f), le tout dans les conditions stipulées aux articles ci-dessus visés.

Pour calculer le produit net du chemin de fer entre Lamothe et Bayonne, le péage pour la circulation des trains de la ligne de Bordeaux à Bayonne, entre Bordeaux et Lamothe, sera calculé, par kilomètre, à raison de moitié des taxes réellement perçues sur les voyageurs et marchandises de toutes nature, par la compagnie de Bayonne.

8. Sont également applicables à la présente concession les articles 68 et suivants jusqu'à l'article 77 et dernier du même cahier des charges. Toutefois, la somme à verser par la compagnie en exécution de l'article 73 sera augmentée de quinze mille francs (15,000f), pour les deux chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan.

9. La concession du chemin de fer de Bordeaux à La Teste est prorogée jusqu'à l'expiration de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Bayonne, à la charge du remplacement du matériel roulant dans les conditions prescrites pour le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne. Cette obligation s'étendra aux rails et autres éléments constitutifs de la voie sur toute la partie commune aux deux chemins.

10. Les actes à intervenir en raison du présent cahier des charges ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Vu pour être annexé au projet de loi adopté dans la séance du 25 avril 1853.

Le Président,

Signé Billault.

Les Secrétaires,

Signé Ed. Dalloz, Macdonald Duc de Tarente,
Baron Eschassériaux.

Vu pour être annexé à la loi et scellé du sceau du Sénat.

Le sénateur secrétaire du Sénat,

Signé Baron T. de Lacrosse.

Vu pour être annexé à la loi du 28 mai 1853.

Le Ministre d'Etat,

Signé Achille Fould.

BULLETIN DES LOIS

N° 89.

N° 776. — *Décret impérial qui lève le séquestre du Chemin de fer de Bordeaux à La Teste.*

Du 1er Septembre 1853.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu l'arrêté du Chef du Pouvoir exécutif, en date du 30 octobre 1848 (1), qui a placé sous le séquestre le chemin de fer de Bordeaux à La Teste;

Vu les lois des 17 novembre 1848 et 1er juin 1850, qui ont ouvert au Ministre des travaux publics les crédits nécessaires pour assurer la continuation de l'exploitation du dit chemin;

Vu la demande présentée par la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, conformément à une convention passée entre la dite compagnie et les concessionnaires du chemin de Bordeaux à La Teste;

Vu l'état, dressé par les soins de l'administrateur du séquestre, des dépenses faites par le trésor, pour l'exploitation du dit chemin;

Vu les récépissés délivrés par le trésor, desquels il résulte que la compagnie des chemins de fer du Midi a versé, à la caisse du trésor, la somme due par la compagnie de Bordeaux à La Teste;

(1) Xe série, *Bulletin*, 92, n. 883

Considérant que les motifs qui avaient déterminé la mise du chemin de fer de La Teste sous le séquestre n'existent plus, et qu'il n'y a aucun inconvénient à rendre à la compagnie la libre disposition de son exploitation,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er Le séquestre du chemin de fer de Bordeaux à La Teste est levé.

2. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Dieppe, le 1er septembre 1853.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'instruction publique et des cultes, chargé par intérim du département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé H. FORTOUL.

BULLETIN DES LOIS

N° 213.

N° 1925. — DECRET IMPÉRIAL *qui approuve la convention passée, le 16 août 1854, entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

Du 19 Août 1854.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 8 juillet 1852, relative au chemin de fer de Bordeaux à Cette et au Canal latéral à la Garonne, et le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du 24 août 1852 (1) portant approbation de la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, ainsi que des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan;

Vu les projets comparatifs présentés par la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour le tracé de la partie du chemin de fer de Bordeaux à Cette comprise entre Béziers et Cette;

Vu la délibération du conseil général des ponts et chaussées, du 5 décembre 1853;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics du 26 du même mois;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

(1) Xe série, *Bulletin*, 573, n° 4401.

Vu la loi du 31 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la convention provisoire passée, le 16 août 1854, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et MM. *Émile Pereire*, *Adolphe d'Eichthal*, duc *de Galliera*, comme représentant la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne ;*

La dite convention ayant pour objet diverses modifications de direction et de classement au chemin de fer de Bordeaux à Cette, dans le département de l'Hérault ;

Notre Conseil d'État entendu.

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er Est approuvée la convention passée, le 16 août 1854, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et MM. *Emile Pereire*, *Adolphe d'Eichthal*, duc *de Galliera*, comme représentant la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

2. La dite convention restera annexée au présent décret.

3. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Biarritz, le 19 août 1854.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Signé P. MAGNE.

L'an 1854 et le 16 du mois d'août,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part;

Et la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,*

La dite compagnie représentée par

MM. *Émile Pereire,*
Adolphe d'Eichthal,
Duc *de Galliera,*

Membres du conseil de l'administration, spécialement autorisés par délibération de ce conseil, en date du 17 février 1854,

Élisant domicile au siège de la dite société, à Paris, rue d'Amsterdam, n. 3, et agissant sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de quatre mois au plus tard.

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le chemin de fer de Bordeaux à Cette sera dirigé de Béziers sur Cette, par Agde et le sud de l'étang de Thau, suivant le tracé adopté par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, conformément à la délibération du conseil général des ponts et chaussées, en date du 5 décembre 1853.

Les dispositions de l'article 3 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, relative au chemin de fer de Bordeaux à Cette et au canal latéral à la Garonne, sont modifiées en ce qu'elles ont de contraire à la stipulation qui précède.

2. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, un embranchement se détachant à Agde de la ligne de Bordeaux à Cette et se dirigeant par Pézenas sur Clermont et Lodève.

Toutefois, la compagnie ne sera tenue à exécuter au delà de Pézenas qu'une longueur correspondant à une dépense de un million quatre cent cinquante mille francs.

Les travaux de cet embranchement devront être exécutés dans un délai de cinq ans à partir du décret qui approuvera la présente convention, de manière qu'à l'expiration de ce délai le dit chemin

soit entièrement terminé et livré à l'exploitation sur toute son étendue.

3. La concession du chemin de fer mentionné dans l'article qui précède ne fera qu'une seule et même entreprise avec la concession des chemins de fer de Bordeaux à Cette, de Bordeaux à Bayonne, de Narbonne à Perpignan, et du canal latéral à la Garonne, et prendra fin en même temps que cette dernière.

4. Les clauses et conditions du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, sont declarées applicables à l'embranchement mentionné dans l'article 2 ci-dessus.

5. La présente convention et les actes qui s'y rapportent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé P. MAGNE.

Signé *Emile Pereire, Adolphe d'Eichthal,* duc *de Galliera.*

Enregistré à Paris, le 29 août 1854, folio 117 recto, cases 3 et 4. Reçu un franc dix centimes. Signé *Bernier.*

BULLETIN DES LOIS

N° 248.

N° 2243.— *Décret impérial qui accorde aux Compagnies des Chemins de fer du Midi et du Nord des facilités pour l'introduction de Rails et Tôles étrangers.*

Du 18 Novembre 1854.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Considérant que des intérêts publics de premier ordre exigent le prompt achèvement des chemins de fer du Midi, ainsi que du chemin de fer de Saint-Quentin à la frontière de Belgique, et le renouvellement des voies principales du chemin de fer du Nord; que les travaux sont retardés par l'impossibilité où se trouvent la compagnie du Midi et la compagnie du Nord de se procurer, dans les délais convenus avec les usines françaises, les quantités de rails et de tôles qui leur sont nécessaires;

Considérant qu'il résulte d'une lettre adressée, le 10 novembre courant, à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics par le président du conseil d'administration de la compagnie du chemin de fer du Midi, qu'il s'engage à livrer à la circulation la ligne entière de Bordeaux à Cette, le 30 novembre 1856, au plus tard, au lieu du 8 juillet 1858, si des facilités lui sont accordées pour l'introduction de rails et tôles étrangers;

Considérant qu'il résulte également d'une lettre adressée le 10 de ce mois, à notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, par le président du conseil d'administration

de la compagnie du chemin de fer du Nord, qu'il s'engage à livrer à la circulation la ligne entière de Saint-Quentin à la frontière belge, le 1er mai 1855, au lieu du 28 février 1856, et à poursuivre sans interruption le renouvellement des voies principales, si des facilités lui sont accordées pour l'introduction de rails étrangers,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie concessionnaire du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et la compagnie du chemin de fer du Nord, pourront importer, moyennant le payement d'un droit égal à la différence existant, et constatée par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, entre le prix des rails et tôles français et étrangers rendus à pied d'œuvre, la quantité, soit de rails, soit de tôles, reconnue nécessaire pour remplacer celle que les forges françaises avec lesquelles les dites compagnies ont traité n'ont pu ou ne pourront leur livrer dans les délais fixés par leurs traités.

2. Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, après due justification des besoins des dites compagnies et de l'inexécution des marchés par elles passés avec des usines françaises, déterminera les quantités de rails et de tôles dont l'admission pourra avoir lieu au droit fixé par l'article précédent, et en donnera avis à notre Ministre des finances.

3. Les rails et tôles ainsi admis devront être exclusivement affectés à l'établissement des chemins de fer concédés aux dites compagnies.

Les mesures propres à assurer ce mode d'emploi seront réglées par un arrêté de notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

4. Dans le cas ou, d'une part, la compagnie du chemin de fer du Midi n'aurait pas livré à la circulation la ligne entière de Bordeaux à Cette, le 30 novembre 1856, au plus tard, et, d'autre part, la compagnie du chemin de fer du Nord n'aurait pas livré la ligne entière de Saint-Quentin à la frontière belge le 1er mai

1855 au plus tard, et poursuivi, sans interruption, le renouvellement de ses voies principales, elles seront tenues, à moins de retards causés par force majeure constatée par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, de verser au trésor le montant de la réduction de droit accordée sur les quantités de rails et de tôles qu'elles auront introduites en vertu du présent décret.

5. Dans les cas prévus dans les articles 1, 2, 3 et 4 ci-dessus, les décisions du Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, seront prises, le comité consultatif des chemins de fer entendu.

6. Nos Ministres secrétaires d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 18 novembre 1854.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé P. MAGNE.

BULLETIN DES LOIS

N° 272.

N° 2431. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui approuve la Convention passée, le 13 février 1855, entre le Ministre de l'Agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.*

Du 13 Février 1855.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 8 juillet 1852 qui autorise la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, et le cahier des charges y annexé;

Vu notre décret du 24 août 1852 (1) portant approbation de la convention passée, pour la concession du chemin de fer de Bordeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, ainsi que des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, ensemble les convention et cahier des charges annexés au dit décret;

Vu la loi du 28 mars 1853 portant approbation des engagements à la charge du Trésor pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan;

Vu le décret du 6 novembre 1852 (2) qui approuve les statuts de la société anonyme des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne;

(1) Xe série, Bull. 573, n. 4401.
(2) Xe série, Partie supplémentaire, Bull. 281, n. 7377.

Vu la convention provisoire passée, le 13 février 1855, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 13 février 1855, entre notre Ministre secrétaire d'État, de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, est et demeure approuvée; en conséquence, les conditions qui y sont stipulées, tant à la charge de l'État qu'à la charge de la compagnie, recevront leur pleine et entière exécution.

La convention ci-dessus mentionnée restera annexée au présent décret.

2. Notre Ministre secrétaire d'État de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et notre Ministre secrétaire d'État des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du dit décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 13 février 1855.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,
Signé P. Magne.

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
Signé E. Rouher.

CONVENTION.

L'an 1855 et le 13 février,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne ;*

La dite compagnie représentée par M. *Émile Pereire*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, rue d'Amsterdam, n° 3, et agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration, en date du 9 février 1855, d'autre part ;

Il a été dit et convenu :

Art. 1er. La somme qui restera due à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne au 31 décembre 1855, soit sur la subvention de trente-cinq millions (35,000,000f), soit sur celle de seize millions cinq cent mille francs (16,500,000f), allouées par la loi du 28 mai 1853 pour l'exécution des chemins de fer de Bordeaux à Cette, de Bordeaux à Bayonne et pour l'embranchement de Narbonne à Perpignan, sera payée à la dite compagnie aux époques suivantes : cinq millions le 15 janvier 1857, cinq millions le 15 janvier 1858, et le solde le 15 janvier 1859.

Toutefois, ces sommes ne seront versées dans les mains de la compagnie qu'autant qu'elle aura fourni, quant à la situation des dépenses faites par elle en achats de terrains, en travaux ou en approvisionnements sur place, les justifications prescrites par l'article 4 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, en ce qui concerne le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et par l'article 4 du cahier des charges annexé au décret du 24 août de la même année, en ce qui concerne le chemin de fer de Bordeaux à Bayonne et l'embranchement de Narbonne à Perpignan.

2. Il sera tenu compte à la compagnie, lors du versement de chacun des termes ci-dessus indiqués, de l'intérêt à cinq pour cent (5 p. °/₀) des sommes dont le payement aura été retardé par suite de la prorogation consentie par les présentes.

L'intérêt commencera à courir pour chaque à-compte, soit de la subvention de trente-cinq millions de francs, soit de celle de seize millions cinq cent mille francs, à partir du jour où auront été faites les justifications exigées par l'article 4 de chacun des deux cahiers des charges.

L'État se réserve, néanmoins, la faculté de se libérer par anticipation.

3. Les sommes non encore restituées sur les cautionnements de cinq millions de francs et de un million de francs déposés par la compagnie en exécution de l'article 57 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, et de l'article 6 du cahier des charges annexé au décret du 24 août de la même année, lui seront rendues immédiatement après l'homologation de la présente convention par décret.

4. Les clauses des articles 4 et 53 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et de l'article 4 du cahier des charges joint au décret du 24 août de la même année sont modifiées en ce qu'elles ont de contraire aux dispositions qui précèdent.

5. La présente convention et les actes qui s'y rapportent ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé ÉMILE PEREIRE. Signé E. ROUHER.

Enregistré à Paris, le 28 février 1855, folio 103 verso, cases 45 et 46. Reçu un franc dix centimes. (1f10c). Signé *Bernier*.

BULLETIN DES LOIS

N° 415.

N° 3853. — *Loi relative à l'exécution des Chemins de fer de Toulouse à Bayonne, avec embranchements sur Foix et Dax, d'Agen à Tarbes, et de Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.*

Du 21 Juillet 1856

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ et SANCTIONNONS, PROMULGUÉ ET PROMULGUONS ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ART. 1er. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à s'engager; au nom de l'État, au payement d'une subvention de vingt-six millions de francs (26,000,000f), pour l'exécution des chemins de fer ci-après désignés :

De Toulouse à Bayonne, par Montréjeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchements sur Foix et sur Dax ;

D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens ;

De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.

Le montant de la dite subvention sera payé en douze années, au moyen de vingt-quatre payements semestriels égaux, dont le premier aura lieu au plus tôt six mois après la date du décret de concession, le tout sans intérêts.

2. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé, en outre, à garantir, au nom de l'État, pendant cinquante ans, à dater de l'époque qui sera fixée pour l'achèvement total des travaux, un intérêt de quatre pour cent (4 p. 100) sur le capital à employer à l'établissement des lignes sus désignées, déduction faite de la subvention ci-dessus mentionnée, sans que ce capital puisse excéder la somme de cent douze millions de francs (112,000,000f).

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'État ne pourra excéder quatre millions quatre cent quatre-vingt mille francs (4,480,000f).

Délibéré en séance publique, à Paris, le 1er juillet 1856.

Le Président,
Signé Comte DE MORNY.

Les Secrétaires,
Signé Comte JOACHIN MURAT, Marquis DE CHAUMONT-QUITRY. TESNIÈRE, ED. DALLOZ.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à la concession des chemins de fer de Toulouse à Bayonne, avec embranchements sur Foix et Dax, d'Agen à Tarbes, et de Mont-de-Marsan à ou près Rabastens,

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 10 juillet 1856.

Le Président,
Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,
Signé DE LADOUCETTE, DE GOULHOT DE SAINT-GERMAIN, Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :
Signé Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux

cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait à Plombières, le 21 juillet 1856.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé ABBATUCCI.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'État,
Signé ACHILLE FOULD.

BULLETIN DES LOIS

PARTIE SUPPLÉMENTAIRE

N° 308.

N° 4959. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui approuve des modifications aux statuts de la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de* Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

Du 11 Août 1856.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le décret en date du 6 novembre 1852, portant autorisation de la société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie des Chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*, et approbation de ses statuts;

Vu la délibération de l'assemblée générale de la dite compagnie, en date du 24 juin 1856;

Notre conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ ET DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. Les modifications aux statuts de la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne* sont approuvées telles qu'elles sont contenues dans l'acte passé, le 7 août 1856, devant Me *Fould* et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

2. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Bulletin des lois*, inséré au *Moniteur* et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Gironde, Lot-et-Garonne, Tarn-et-Garonne, Haute-Garonne, l'Aude, l'Hérault, Pyrénées-Orientales, Landes, Hautes-Pyrénées et de la Seine, et enregistré, avec l'acte modificatif, au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 11 août 1856.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

Par-devant Me *Émile Fould* et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

M. *Émile Pereire,* président du conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, no 5;

Et M. *Adolphe d'Eichthal,* banquier, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, no 30;

M. *Isaac Pereire,* président du conseil d'administration de la société générale du Crédit mobilier, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, no 5;

M. *Vincent Cibiel,* propriétaire, demeurant à Paris, avenue Gabrielle;

M. *Georges-Frédéric-Conrad Thurneyssen,* propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Lazare, no 126,

Agissant tous les soussignés pour l'exécution des délibérations prises et en vertu des pouvoirs à eux donnés par l'assemblée générale des actionnaires de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, du 24 juin 1856, dont un extrait, signé par M. *Pereire,* est demeuré ci-annexé après mention de l'annexe par les notaires soussignés;

Et une décision du conseil d'administration du 1er courant, dont un extrait est ci-annexé;

Lesquels ont dit :

Que, par acte au rapport de Me *Fould* et son collègue, notaires à Paris, du 5 novembre 1852, il a été formé, sous la dénomination de *Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne,* entre les concessionnaires dénommés au dit acte et tous autres souscripteurs, une société anonyme ayant pour objet l'exécution et l'exploitation des chemins de fer et canal sus indiqués, laquelle a été approuvée par décret présidentiel en date, à Paris, du 6 novembre 1852;

Que les actionnaires de la dite compagnie ont été convoqués et réunis, le 24 juin 1856, en assemblée générale ordinaire et extraordinaire, et qu'après que le conseil leur a eu exposé les circonstances qui rendent nécessaire l'augmentation du capital de la société et, par suite, la modification des statuts, les dits actionnaires délibérant dans les conditions prescrites par les articles 33, 34, 35, 36, 37, 38 et 41 des statuts, ont, sur la proposition du conseil d'administration, pris à l'unanimité la résolution suivante :

« L'assemblée générale ordinaire et extraordinaire donne les « pouvoirs les plus étendus aux membres du conseil d'administra- « tion, avec faculté de se substituer un ou plusieurs d'entre eux, « à l'effet de passer acte authentique des modifications à intro- « duire dans les statuts sociaux, à l'effet d'augmenter le fonds « social dans les conditions indiquées dans le rapport, d'en deman- « der l'approbation au Gouvernement et de consentir ou de pro- « poser tous changements, additions aux statuts de la compagnie, « de faire toutes publications et insertions exigées par la loi, et « généralement de faire tout ce qui sera nécessaire pour établir « régulièrement les changements dont il s'agit; »

Qu'en exécution des résolutions qui précèdent, le conseil d'administration de la compagnie a déclaré arrêter ainsi qu'il suit la rédaction des articles 4, 5 et 14 des statuts sociaux :

TITRE II.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENTS.

« Art. 4. Le fonds social se compose :

« 1° Des souscriptions, apports et valeurs de toute nature qui « composaient, aux termes des articles 4 et 5 des statuts approu- « vés le 6 novembre 1852, le fonds social de la compagnie, divisé

« originairement en cent trente-quatre mille actions de cinq cents « francs;

« 2° De la somme à provenir de l'émission de cent seize mille « actions nouvelles, lesquelles seront émises conformément aux « dispositions de l'article 5.

« Le fonds social, composé comme il vient d'être dit, est divisé en « deux cent cinquante mille actions, savoir :

« Cent trente-quatre mille actions déjà émises et entièrement « libérées, appartenant aux souscripteurs primitifs de la société « du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne ou à « leurs ayants droit;

« Quatre-vingt-neuf mille trois cent trente-quatre actions qui « seront émises conformément au paragraphe 3 du présent article, « et à l'article 5 ci-après, et qui seront libérées conformément à « l'article 14 ci-après;

« Vingt-six mille six cent soixante-six actions qui resteront en « réserve et demeureront provisoirement attachées à la souche « pour être ultérieurement vendues à la Bourse de Paris par le « ministère d'un agent de change pour le compte de la société, « au fur et à mesure des besoins de la société, dans le délai, aux « époques et aux conditions fixés par le conseil d'administration.

« Art. 5. Les quatre-vingt-neuf mille trois cent trente-quatre « actions mentionnées au paragraphe 6 de l'article 4 seront mises « à la disposition des actionnaires porteurs de cent trente-quatre « mille actions déjà créées, qui auront, par préférence, droit de les « souscrire dans la proportion de deux actions nouvelles pour « trois anciennes. Les porteurs d'actions anciennes qui ne seraient « pas réunies par groupe de trois, peuvent se concerter pour exer- « cer leurs droits, et toutes facilités leur seront données à cet égard « par le conseil d'administration.

« Le conseil d'administration réglera le mode, le montant de la « plus-value, et les conditions auxquelles les actions nouvelles « seront attribuées aux anciens actionnaires.

« Ces conditions seront préalablement soumises à l'approbation « du Ministre de l'agriculture et des travaux publics.

« Celles des actions ainsi émises à la disposition des porteurs « des anciennes et qui n'auront pas été souscrites par eux, seront « vendues à la Bourse de Paris par les soins du conseil d'adminis- « tration, pour le compte de la société.

« Art. 14. Le montant de chaque action est payable à la caisse « sociale à Paris, aux époques et dans les proportions déterminées « par le conseil d'administration.

« Le premier versement sur les actions nouvelles est fixé à deux « cent cinquante francs par action ; tout appel ultérieur de fonds « devra être annoncé un mois au moins avant l'époque fixée pour « le versement tant à Paris qu'à Bordeaux, dans deux des jour- « naux d'annonces légales de ces deux villes désignés conformé- « ment à la loi.

« Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anti- « cipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale « applicable à toutes les actions. »

Pour faire publier ces présentes, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un extrait.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, en sa demeure pour M. *Cibiel*, et au siége de la société générale de Crédit mobilier, sis à Paris, place Vendôme n° 15, pour les autres parties,

L'an 1856, le 7 août,

Et après lecture, les parties ont signé avec les notaires.

Ensuite est écrit :

« Enregistré à Paris, sixième bureau, le 7 août 1856, volume 275, « folio 96 verso, case 1. Reçu cinq francs, plus un franc pour dou- « ble décime. Signé *Sauger*. »

Suit la teneur de l'annexe.

Vu pour être annexé au décret impérial, en date du 11 août 1856, enregistré sous le n° 528.

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

BULLETIN DES LOIS

N° 438.

N° 4100. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui déclare d'utilité publique l'établissement de lignes de Chemins de fer de Toulouse à Bayonne, d'Agen à Tarbes et de Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.*

Du 23 Octobre 1856.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les projets présentés par les ingénieurs des ponts et chaussées pour l'établissement de diverses lignes de chemins de fer, et notamment :

1° De Toulouse à Bayonne, par Montréjeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau avec embranchements de Saint-Simon à Foix, et de Ramous à Dax;

2° D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens;

3° De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens ;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes sur ces projets, en exécution de l'article 3 de la loi du 3 mai 1841 et dans la forme prescrite par l'ordonnance réglementaire du 18 février 1834 (1);

Vu les procès-verbaux des commissions d'enquête;

Vu les avis des préfets des départements traversés par les lignes projetées;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées;

Vu la loi du 21 juillet 1856, qui autorise notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics à s'engager, au

(1) IXe série, 2e partie, 1re section. Bull. 286, n. 5212.

nom de l'État, au payement d'une subvention de vingt-six millions de francs, et à garantir un intérêt de quatre pour cent sur le capital à employer pour l'exécution des trois lignes de chemins de fer ci-dessus spécifiées;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4);

Notre Conseil d'état entendu;

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit:

ART. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement des lignes de chemins de fer désignées ci-après:

1° De Toulouse à Bayonne, par Montréjeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchements sur Foix et sur Dax;

2° D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens;

3° De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.

2. L'administration est autorisée à faire l'acquisition des terrains et bâtiments nécessaires à l'exécution de ces chemins de fer, en se conformant aux dispositions des titres II et suivants de la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

3. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais de Compiègne, le 23 octobre 1856.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

BULLETIN DES LOIS

N° 490.

N° 4493. — Décret impérial *qui approuve la Convention passée, le 4 avril 1857, pour la concession d'un prolongement du Chemin de fer de Bordeaux à La Teste jusqu'à Arcachon.*

Du 14 Avril 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État, au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le projet présenté par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne pour le prolongement du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, jusqu'à Arcachon ;

Vu les pièces des enquêtes ouvertes conformément au titre 1er de la loi du 3 mai 1841, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 24, 30 octobre, 6 novembre 1854 et 2 mai 1856 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 15 janvier 1855, 10 janvier et 3 juillet 1856 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 22 novembre 1856 ;

Vu l'avis de la commission mixte des travaux publics, en date du 23 février 1857, et la lettre de notre Ministre secrétaire d'État au département de la guerre, du 9 mars suivant ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu la convention provisoire passée, le 4 avril 1857, entre notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne ;

Notre conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. La convention provisoire passée, le 4 avril 1857, entre notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession d'un prolongement du chemin de fer de Bordeaux à La Teste jusqu'à Arcachon, est et demeure approuvée.

2. Pour l'acquisition des terrains nécessaires tant à l'exécution du dit prolongement, qu'à la pose de la deuxième voie sur le chemin de fer de Bordeaux à La Teste, la compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise aux obligations qui dérivent, pour l'État, de la loi du 3 mai 1841.

3. La convention ci-dessus mentionnée ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

4. Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 14 avril 1857.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

Convention.

L'an 1857, et le 4 avril,

Entre les soussignés,

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des Chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,*

La dite compagnie représentée par

MM. *Emile Pereire,*
Adolphe d'Eichthal,

ses administrateurs, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, place Vendôme, n. 15, et agissant en vertu d'une délibération du conseil d'administration de la dite compagnie, en date du 26 janvier 1855, et des pouvoirs conférés par l'assemblée générale de ses actionnaires, du 30 mars 1855,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour une durée de jouissance égale au temps restant à courir sur la durée de la concession du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, un prolongement du dit chemin qui, partant de la gare de La Teste, ou d'un point de cette gare, aboutira en face du débarcadère d'Eyrac à proximité de la route départementale de La Teste à Arcachon.

2. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, tous les travaux du dit chemin de fer dans un délai d'un an, à dater du décret de concession.

Elle sera tenue, en outre, d'acquérir dans le même délai les terrains nécessaires pour poser une seconde voie sur le chemin de fer de Bordeaux à La Teste, à partir de Lamothe.

3. Sont applicables au chemin de fer ci-dessus concédé les articles 5, 6, 7, 8, etc., jusqu'à 56 inclusivement, du cahier des charges du chemin de fer de Bordeaux à Cette, ainsi que les

articles 70 et suivants jusqu'à l'article 77 et dernier du même cahier des charges.

Les mêmes dispositions seront également appliquées au chemin de fer de Bordeaux à La Teste, pendant toute la durée du bail résultant des actes des 27 mars et 27 septembre 1852.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

Approuvé l'écriture :

Signé *Emile Pereire.*

Approuvé l'écriture :

Signé *A. d'Eichthal.*

Enregistré à Paris, le 24 avril 1857, folio 45 verso, case 3. Reçu deux francs et quara ntecentimes de double décime.

Signé *Bardereau.*

BULLETIN DES LOIS

N° 522.

N° 4794. — *Loi qui approuve les articles 1, 2, 6, 12 et 17 de la Convention passée, le 11 avril 1857, entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.*

Du 19 Juin 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ et SANCTIONNONS, PROMULGUÉ et PROMULGUONS ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Sont approuvés les articles 1, 2, 6, 12 et 17, de la convention ci-annexée passée entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans; les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 26 mai 1857.

Le Président,
Signé SCHNEIDER.

Les Secrétaires,
Signé Comte JOACHIM MURAT, Marquis DE CHAUMONT-QUITRY, ED. DALLOZ.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui approuve les articles 1, 2, 6, 12 et 17 de la convention passée, le 11 avril 1857, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 9 juin 1857.

Le Président,
Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,
Signé A. Duc DE PADOUE, le Comte LE MAROIS,
Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :
Signé Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives pour qu'ils les inscrivent, sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1857.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé ABBATUCCI.

Par l'Empereur :
Le Ministre d'État,
Signé ACHILLE FOULD.

N° 4796.— *Décret impérial qui approuve la Convention passée, le 11 avril 1857, entre le Ministre de l'Agriculture du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans.*

Du 19 Juin 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

. . . .

Notre Conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. La convention provisoire passée, le 11 avril 1857, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

La dite convention restera annexée au présent décret.

2. Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1857.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé ROUHER.

Convention avec la Compagnie d'Orléans.

L'an 1857, et le 11 avril,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État et sous la réserve de l'approba-

tion des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous le nom de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, la dite compagnie représentée par M. *Jean-François Bartholony*, président du conseil d'administration de cette compagnie, élisant domicile au siége de la dite société à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du dit conseil d'administration, en date de ce jour, conformément à la délibération de l'assemblée générale du 30 mars 1857,

D'autre part

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 9. . . . .

. . . .

La compagnie s'engage, en outre, à contribuer jusqu'à concurrence de la moitié de la dépense, à l'exécution des travaux de raccordement, à Bordeaux, du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi.

. . . .

12. La compagnie du chemin de fer d'Orléans s'engage à verser au trésor une somme de huit millions de francs (8,000,000f) applicable à l'exécution du réseau des chemins de fer des Pyrénées, et autres travaux d'utilité publique.

Cette somme sera payée par portions égales, en huit années, à dater du 15 janvier 1858.

. . . .

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

Approuvé l'écriture,

Signé *F. Bartholony*.

Enregistré à Paris, le 3 juillet 1857, folio 9 verso, case 8. Reçu deux francs quarante centimes pour droit et double droit.

Signé *Badereau*.

N° 4795. — *Loi qui approuve les articles 2, 10, 12 et 18 de la Convention passée, le 11 avril 1857, entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et les Compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.*

Du 19 Juin 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ et SANCTIONNONS, PROMULGUÉ et PROMULGUONS ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ARTICLE UNIQUE. Sont approuvés les articles 2, 10, 12 et 18 de la convention ci-annexée, passée entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 26 mai 1857.

Le Président,
Signé SCHNEIDER.

Les Secrétaires,
Signé Comte JOACHIM MURAT, Marquis DE CHAUMONT-QUITRY, ED. DALLOZ.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui approuve les articles 2, 10, 12 et 18 de la convention passée, le 11 avril 1857, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et

des travaux publics, et les compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 9 juin 1857.

Le Président,
Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,
Signé A. Duc DE PADOUE, le Comte LE MAROIS
Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :
Signé Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1857.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé ABBATUCCI.

Par l'Empereur :
Le Ministre d'État,
Signé ACHILLE FOULD.

N° 4797. — *Décret impérial qui approuve la Convention passée, le 11 avril 1857, entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée.*

Du 19 Juin 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu, en ce qui concerne la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon, les décrets du 5 janvier 1852 (1), les conventions et cahier des charges y annexés; les décrets du 12 février 1852 (2), les convention et cahier des charges y annexés; les décrets du 17 août 1853 (3) et les conventions y annexées; le décret du 20 avril 1854 (4), la convention et le cahier des charges y annexés, et le décret du 5 avril 1856 (5), ainsi que la convention y annexée.

. . . .

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention provisoire passée, le 11 avril 1857, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les compagnies des chemins de fer de Paris à Lyon et de Lyon à la Méditerranée, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

La dite convention restera annexée au présent décret.

2. Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 19 juin 1857.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

Convention avec la Compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

L'an 1857 et le 11 avril,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux

(1) xe série, Bull. 482, nos 3557 et 3558.
(2) xe série, Bull. 494, nos 3703 et 3706.
(3) xie série, Bull. 87, nos 769 et 770.
(4) xie série, Bull. 177, no 1520.
(5) xie série, Bull. 383, no 3481.

publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part;

Et, 1° la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Lyon à la Méditerranée*, représentée par M. *Pierre-Sylvain Dumon* président du conseil d'administration,

Élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, rue Laffitte, n° 23, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du dit conseil d'administration, en date du 3 avril 1857, et sous la réserve de l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires dans un délai de six mois au plus tard,

D'autre part;

2° La société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon*, la dite compagnie représentée par M. *Dassier (Auguste)*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du dit conseil d'administration, en date du 3 avril 1857, et sous réserve de l'approbation, par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de six mois au plus tard,

Encore d'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

. . . .

10. La compagnie s'engage à verser au trésor une somme de seize millions de francs (16,000,000f), applicable à l'exécution du réseau des chemins de fer des Pyrénées et autres travaux d'utilité publique.

Cette somme sera payée par portions égales en huit années dater du 15 janvier 1858.

. . . .

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

Approuvant l'écriture :

Signé *S. Dumon.*

Approuvé l'écriture :

Signé *Auguste Dassier.*

Enregistré à Paris, le 3 juillet 1857, folio 9 recto, case 7. Reçu deux francs quarante centimes pour droit et double droit.

Signé *Badereau.*

BULLETIN DES LOIS

N° 525.

4814. — *Décret impérial qui approuve la Convention passée, le 21 juin 1857, entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.*

Du 3 Juillet 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État, au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le cahier des charges annexé au décret du 24 août 1852 (1), portant concession des embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, et notamment le paragraphe 4 de l'article 2 du dit cahier des charges, portant que ce dernier embranchement aboutira sur la rive gauche de la Têt, près Perpignan ;

Vu le mémoire descriptif et les plans et profils présentés par la compagnie concessionnaire pour l'établissement de la gare de Perpignan, dans l'hypothèse de son emplacement sur la rive droite de la Têt ;

Vu le registre de l'enquête ouverte à Perpignan sur le dit projet;

Vu la délibération de la commission d'enquête, du 29 septembre 1856 ;

Vu les rapports des ingénieurs du contrôle, des 14 novembre et 17 décembre 1856 ;

L'avis du préfet des Pyrénées-Orientales, du 23 décembre 1856;

(1) Xe série, *Bulletin* 573, n° 4401.

L'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 19 février 1857 ;

L'avis de la commission mixte des travaux publics du 20 avril 1857 ;

L'avis de notre ministre de la guerre, du 4 mai 1857 ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la convention provisoire passée, le 21 juin 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne ;

Notre Conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. Est approuvée la convention provisoire passée, le 21 juin 1857, entre notre Ministre secrétaire d'État de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie concessionnaire des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, la dite convention ayant pour objet de modifier le paragraphe 4 de l'article 2 susvisé du cahier des charges de la concession de l'embranchement de Narbonne à Perpignan.

2. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait à Plombières, le 3 juillet 1857.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Signé E. ROUHER.

Convention.

L'an 1857 et le 21 juin,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant, au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur.

D'une part ;

Et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, représentée par M. *Emile Pereire*, président du conseil d'administration de la dite compagnie, agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par délibération du dit conseil en date du 20 mars 1857, et sous la réserve en outre de la ratification des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de trois mois, au plus tard,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit:

Art. 1er. Le paragraphe 4 de l'article 2 du cahier des charges relatif à la concession des embranchements de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan est modifié ainsi qu'il suit:

« Le chemin de Narbonne à Perpignan s'embranchera à Nar-
« bonne sur le chemin de fer de Bordeaux à Cette, et se dirigera
« par Salces, Rivesaltes, et le Vernet sur Perpignan, où il abou-
« tira sur la rive droite de la Têt au point qui sera déterminé par
« l'administration. »

2. La compagnie s'engage à terminer dans un délai d'un an, à partir du décret qui approuvera la présente convention, les travaux à exécuter pour la traversée de la Têt, ainsi que sur la rive droite de cette rivière.

3. La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

Approuvé :

Signé *Emile Pereire.*

Enregistré à Paris le 9 juillet 1857, folio 23 verso, case 3, reçu un franc, décimes vingt centimes. Signé *Badereau.*

BULLETIN DES LOIS

N° 544.

N° 4994. — *Décret impérial qui approuve la Convention passée, le 1er août 1857, pour la concession de Chemins de fer à la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.*

Du 1er Août 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 21 juillet 1856, portant autorisation de traiter, moyennant une subvention de vingt-six millions de francs et la garantie d'un intérêt minimum de quatre pour cent sur un capital n'excédant pas cent douze millions de francs, pour la concession des chemins de fer ci-après :

De Toulouse à Bayonne, par Montréjeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchements sur Foix et Dax ;

D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens ;

De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens ;

Vu notre décret en date du 23 octobre 1856 (1), déclarant d'utilité publique l'exécution des dites lignes ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

(1) *Bulletin* 438, n° 4100.

Vu la convention provisoire passée, le 1[er] août 1857, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession des chemins de fer dénommés à l'art. 1[er] de la loi susvisée ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1[er]. Est approuvée la convention provisoire passée, le 1[er] août 1857, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour la concession des chemins de fer, 1° de Toulouse à Bayonne, par Montréjeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchements sur Foix et sur Dax ; 2° d'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens ; 3° de Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.

Une copie certifiée de la dite convention restera annexée au présent décret.

2. Pour le payement de la somme de vingt-quatre millions de francs (24,000,000[f]), allouée à la compagnie par l'article 4 de la convention énoncée à l'article précédent, il sera prélevé sur les vingt-six millions (26,000,000[f]) affectés, à titre de subvention, par la loi du 21 juillet 1856 à l'exécution des chemins de fer pyrénéens, une somme de six millions de francs (6,000,000[f]). Les dix-huit millions de francs (18,000,000[f]), formant le surplus seront, jusqu'à due concurrence, soldés au moyen de la somme de vingt-quatre millions de francs à verser au trésor par les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux articles 12 et 10 des conventions du 11 avril 1857, approuvées par nos décrets du 19 juin de la même année (1).

(1) *Bulletin* 522 n[os] 4796 et 4797.

3. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

Fait au palais de Saint-Cloud, le 1er août 1857.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Signé ROUHER.

Convention entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

L'an 1857 et le 1er août,

Entre les soussignés :

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes, par décret de l'Empereur,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

La dite compagnie représentée par M. *Emile Pereire*,

Président du conseil d'administration, spécialement autorisé par délibération du dit conseil, en date du 20 mars 1857 ;

Élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, place Vendôme, nº 15, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par les assemblées générales des actionnaires en date du 30 mai 1855 et du 24 juin 1856,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des

chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

1° De Toulouse à Bayonne par Montréjeau, le plateau de Lannemezan, Tarbes et Pau, avec embranchements sur Foix et sur Dax ;

2° D'Agen à Tarbes, par Auch et Rabastens ;

3° De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens.

La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, les chemins de fer ci-dessus dénommés, dans un délai de huit ans, à partir du décret qui doit ratifier la présente convention.

2. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, un embranchement dirigé de Castres sur un point de la ligne de Bordeaux à Cette, à déterminer de Villefranche à Castelnaudary.

La compagnie s'engage à exécuter le dit embranchement à ses frais, risques et périls, dans un délai de huit années, à partir du décret qui en rendra la concession définitive.

Les engagements énoncés au présent article seront considérés comme nuls et non avenus dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par l'État, soit par la compagnie, dans un délai de deux ans, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Les obligations résultant pour la compagnie de l'article 2 de la convention du 16 août 1854, en ce qui concerne le prolongement de l'embranchement d'Agde à Pézenas, au delà de cette dernière ville, sont modifiées ainsi qu'il suit :

Le dit embranchement sera prolongé de Pézenas jusqu'à Clermont, et la compagnie exécutera les travaux de ce prolongement à ses frais, risques et périls, dans un délai de quatre ans, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

3. La compagnie sera autorisée, sur sa demande, à établir sur le quai de la Grave, à Bordeaux, la gare du chemin de fer de Bordeaux à Cette, conformément au projet et moyennant les conditions qui seront arrêtées par l'administration, la compagnie entendue.

Les travaux seront terminés dans le délai de trois ans à partir de la décision définitive à intervenir.

La clause énoncée au premier paragraphe du présent article sera considérée comme nulle et non avenue, dans le cas où son exécution n'aurait pas été réclamée dans le délai d'un an à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

4. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la compagnie, à titre de subvention pour l'exécution des chemins et embranchements mentionnés à l'article 1er ci-dessus, une somme de vingt-quatre millions de francs (24,000,000f).

La dite subvention sera soldée en huit termes égaux de trois millions chacun, dont le premier sera payé le 15 février 1858, et les autres à pareille époque de chacune des sept années suivantes, de la manière énoncée ci-après :

Sur les fonds versés par les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

1,750,000 francs au 15 février. . . . . 1858.
1,750,000 francs au 15 février. . . . . 1859.
1,750,000 francs au 15 février. . . . . 1860.
1,750,000 francs au 15 février. . . . . 1861.
2,750,000 francs au 15 février de chacune des quatre années suivantes.

Sur les fonds du trésor :

1,250,000 francs au 15 février. . . . . 1858.
1,250,000 francs au 15 février. . . . . 1859.
1,250,000 francs au 15 février. . . . . 1860.
1,250,000 francs au 15 février. . . . . 1861.
250,000 francs au 15 février de chacune des quatre années suivantes.

Les sommes à verser sur les fonds du trésor seront payées en obligations de l'État, ainsi qu'il sera dit à l'article 15 ci-après.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur les lignes auxquelles la dite subvention s'applique, en achats de terrains, en travaux et approvisionnements sur place, d'une somme triple du montant de chaque versement.

Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de l'ensemble des chemins et embranchements dont il s'agit.

5. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, en outre, à garantir, au nom de l'État, pendant cinquante ans, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement total des travaux et de la manière qu'il jugera la plus propre à concilier les intérêts de l'État et ceux de la dite compagnie, un intérêt annuel de quatre pour cent (4 p. 0/0) sur le capital employé par elle, déduction faite de la subvention mentionnée en l'article qui précède, pour l'établissement des lignes concédées par l'article 1er de la présente convention, sans que ce capital puisse, en aucun cas, excéder la somme de cent douze millions de francs (112,000,000f).

En conséquence, l'intérêt garanti annuellement par l'État ne pourra excéder quatre millions quatre cent quatre-vingt mille francs (4,480,000f).

6. A dater du 1er janvier 1866, si le produit net de l'exploitation des lignes concédées par l'article 1er de la présente convention excède huit pour cent (8 p. 0/0) du capital dépensé par la compagnie pour l'établissement des dites lignes, moitié de l'excédant sera attribuée à l'État.

7. La garantie d'un minimum d'intérêt de quatre pour cent (4 p. 0/0) et le partage au profit de lÉ'tat des bénéfices excédant huit pour cent (8 p. 0/0) du capital dépensé par la compagnie seront appliqués d'une manière distincte, en ce qui concerne, d'une part, les lignes comprises dans l'article 1er de la présente convention, et de l'autre, celles qui forment le réseau actuel des chemins de fer du Midi.

8. Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée à la compagnie, les formes suivant lesquelles elle sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure, d'une part, pour les lignes dénommées à l'article 1er de la présente convention, et, d'autre part, pour celles qui forment le réseau actuel des chemins de fer du Midi : 1° des frais de construction ; 2° des frais annuels d'entretien et d'exploitation ; 3° des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels, les intérêts et l'amortissement des emprunts que la compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Le même règlement d'administration publique déterminera, pour les lignes mentionnées au paragraphe 1er ci-dessus, les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des

bénéfices au delà de huit pour cent du capital dépensé par la compagnie sur les dites lignes.

Le compte de premier établissement sera arrêté pour ces lignes cinq ans après les époques respectivement fixées pour l'achèvement de chacune d'elles.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décret délibéré en conseil d'État, à ajouter aux dits comptes les dépenses qui seraient faites pour l'exécution de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas et lors même que les dépenses s'appliqueraient à des lignes soumises à la clause du partage au delà de huit pour cent, la compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement des dites dépenses.

9. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État concède pour moitié, sans subvention ni garantie d'intérêt, à la compagnie des chemins de fer du Midi, et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, un raccordement à Bordeaux du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi, le dit raccordement étant concédé pour l'autre moitié à la compagnie de Paris à Orléans.

En conséquence, la dépense de construction sera supportée et les produits seront partagés par moitié entre les dites deux compagnies. Les travaux du dit raccordement devront être terminés dans un délai de deux ans à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Les compagnies sont autorisées à percevoir pour le passage sur le pont de la Garonne, en sus du parcours réel, la taxe d'un kilomètre par chaque somme de trois cent mille francs employée à la construction de ce pont, sans que, dans aucun cas, le nombre de kilomètres auquel s'appliquera cette taxe puisse être supérieur à cinq.

Les conditions de la construction et de l'exploitation du raccordement mentionné au présent article seront réglées de concert entre les deux compagnies, et, en cas de désaccord, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

10. Les travaux partiels approuvés par décisions spéciales du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur l'avis du conseil général des ponts et chaussées, et entrepris

antérieurement au décret qui ratifiera la présente convention sur différents points des lignes mentionnées à l'article 1er ci-dessus, seront continués par les entrepreneurs actuels jusqu'à leur complet achèvement.

Les comptes de ces travaux seront définitivement arrêtés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les dépenses excédant la somme de deux millions cinq cent mille francs (2,500,000f) seront payées par la compagnie, la dite somme de deux millions cinq cent mille francs avancée par l'Etat lui sera remboursée, le 15 février 1858, par compensation avec le montant du premier terme de la subvention qui sera due à la compagnie, conformément à l'article 3 ci-dessus, la dite compensation devant s'opérer jusqu'à concurrence de sept cent cinquante mille francs sur les fonds du trésor, et pour le surplus, sur les fonds versés par les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

11. Les obligations que la compagnie pourrait avoir à émettre tant pour l'exécution des travaux mis à sa charge par la présente convention, que pour l'achèvement des chemins qui lui ont été concédés par des actes antérieurs, ne pourront être émises qu'en vertu d'une autorisation du ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui déterminera l'époque, le mode et la forme de ses émissions, et fixera les époques et les quotités des versements jusqu'à complète réalisation.

12. La durée de la concession pour l'ensemble du réseau formé par les lignes précédemment concédées à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et par les lignes concédées en vertu de la présente convention à titre, soit définitif, soit éventuel, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans, à partir du premier janvier 1862; en conséquence, la dite concession prendra fin le trente et un décembre mil neuf cent soixante (31 décembre 1960).

13. La faculté de rachat stipulée au profit de l'État ne pourra être exercée que sur l'ensemble des lignes concédées à la compagnie, soit en vertu de la présente convention, soit en vertu d'actes antérieurs, et après un délai de quinze ans à partir de l'origine de la concession telle quelle est fixée par l'article ci-dessus.

14. Les lignes concédées à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne en vertu de la présente convention, celles qui forment son réseau actuel, ainsi que le chemin

de fer de Bordeaux à la Teste, seront régies par le cahier des charges ci-annexé. Toutefois, les dispositions du titre IV du dit cahier des charges ne seront applicables qu'à partir du 1er janvier 1858.

15. Sont maintenues les subventions montant ensemble à cinquante et un millions cinq cent mille francs (51,500,000f) allouées à la compagnie par l'article 4 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, l'article 2 de la convention du 24 août suivant, et l'article 4 du cahier des charges annexé à cette convention, le dit article approuvé par la loi du 28 mai 1853.

Le dernier terme des dites subventions tel qu'il sera réglé en vertu de la convention du 13 février 1855 sera transformé à l'époque de son échéance, c'est-à-dire à la date du 15 janvier 1859, en obligations négociables de l'État de cinq cents francs chacune. Ces obligations porteront intérêt à cinq pour cent (5 p. 0/0) et seront remboursables en trente ans, par voie de tirage au sort.

La portion de subvention à payer sur les fonds du trésor, conformément à l'article 4 ci-dessus, pour l'exécution des chemins de fer énoncés à l'article 1er, et montant à la somme totale de six millions, sera payée, à mesure des échéances, en obligations de même nature.

16. Sont maintenus :

Premièrement. La garantie d'intérêt de quatre pour cent, avec amortissement également calculé à quatre pour cent pendant cinquante ans, sur un emprunt de cinquante et un millions de francs (51,000,000f), (article 66 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et article 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852, le dit article approuvé par la loi du 28 mai 1853).

Deuxièmement. La garantie d'intérêt à 4 p. 0/0 pendant cinquante ans sur un capital de soixante-sept millions de francs (article 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, et article 7, ci-dessus cité, du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852).

Troisièmement. La disposition des articles 3 et 5 de la dite convention portant que les garanties énoncées aux deux paragraphes qui précèdent ne seront exercées que dans le cas où les produits des entreprises ci-après :

1° Chemin de fer de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Pézenas ;

2° Canal latéral à la Garonne ;

3° Chemin de fer de Lamothe à Bayonne ;

4° Embranchement de Mont-de-Marsan ;

5° Chemin de fer de Narbonne à Perpignan, ne s'élèveraient pas à une somme suffisante pour faire face aux dits intérêts et amortissements garantis.

Quatrièmement. Le paragraphe 3 de l'article 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852, le dit paragraphe portant que, pour calculer le produit net du chemin de fer entre Lamothe et Bayonne, le péage pour la circulation des trains de la ligne de Bordeaux à Bayonne, entre Bordeaux et Lamothe, sera calculé par kilomètre à raison de moitié des taxes réellement perçues sur les voyageurs et marchandises de toute nature par la compagnie de Bayonne.

Cinquièmement. Le partage, au profit de l'État, des bénéfices au delà de huit pour cent stipulé en ce qui concerne le chemin de fer de Bordeaux à Cette, par l'article 69 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, et, en ce qui concerne le chemin de fer de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan et l'embranchement de Narbonne à Perpignan, par l'article 8 du cahier des charges supplémentaires annexé à la convention du 24 août 1852.

Sixièmement. Le titre II du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et relatif au canal latéral à la Garonne.

17. Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité d'intérêt, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent sur les bénéfices nets de l'entreprise excédant les intérêts garantis, dans quelque année qu'ils se produisent, et avant tout prélèvement de dividendes au profit de la compagnie.

La clause énoncée au paragraphe précédent s'appliquera d'une manière distincte, d'une part à l'ensemble des lignes constituant le réseau actuel des chemins de fer du Midi, et d'autre part, à l'ensemble des lignes concédées en vertu de la précédente convention.

Si, à l'expiration de la concession, l'État est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé jusqu'à due concurrence avec la somme due à la compagnie pour la reprise du matériel, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du cahier des charges ci-annexé.

18. Sont abrogées, dans toutes les dispositions dont le maintien ne résulte pas de la présente convention, les lois, décrets, con-

ventions et cahiers des charges relatifs à la concession des chemins de fer de Bordeaux à Cette, avec embranchement sur Pézenas ; de Bordeaux à La Teste et à Arcachon ; de Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan, et de Narbonne à Perpignan.

19. La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
Signé E. Rouher.

Approuvé l'écriture :
Signé *Emile Pereire.*

Enregistré à Paris, le 11 septembre 1857, folio 164, recto, case 1re. Reçu deux francs quarante centimes pour droit et double droit. Signé *Badereau.*

Cahier des charges relatif à la concession de Chemins de fer à la Compagnie du Midi.

TITRE Ier.

TRACÉ ET CONSTRUCTION DES CHEMINS.

Art. 1er. La concession de la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne comprend les lignes ci-après, savoir :

1° De Bordeaux à Cette, avec embranchements de Narbonne à Perpignan, et d'Agde à Pézenas et Clermont ;

2° De Lamothe à Bayonne, avec embranchements sur Mont-de-Marsan ;

3° La section de La Teste à Arcachon ;

4° De Toulouse à Bayonne, avec embranchements sur Foix et sur Dax ;

5° D'Agen à Tarbes ;

6° De Mont-de-Marsan à ou près Rabastens ;

7° Le raccordement du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec les chemins du Midi, pour moitié de la concession ;

8° Le canal latéral à la Garonne, de Toulouse à Castets.

Les tracés des lignes et embranchements exécutés ou en cours d'exécution sont maintenus conformément aux projets approuvés.

Les tracés des lignes à exécuter sont définis ainsi qu'il suit :

La ligne de Toulouse à Bayonne passera par ou près Saint-Martory, Saint-Gaudens, Montréjeau, franchira le plateau de Lannemezan, passera

par ou près Tarbes, en desservant la ville de Bagnères-de-Bigorre, soit directement, soit par un embranchement partant de Tarbes, passera à ou près Pau, Ramous, Peyrehorade, et aboutira à Bayonne en un point qui sera déterminé par l'administration sur la rive gauche de l'Adour.

L'embranchement sur Foix se détachera de la ligne précédente à ou près Saint-Simon, suivra la vallée de l'Ariège en passant par ou près Saverdun et Pamiers, et aboutira à Foix en un point qui sera déterminé par l'administration.

L'embranchement sur Dax se séparera de la ligne de Toulouse à Bayonne à ou près Ramous, et se réunira à ou près la station de Dax à la ligne de Lamothe à Bayonne.

La ligne d'Agen à Tarbes se détachera du chemin de fer de Bordeaux à Cette en un point à déterminer près d'Agen, suivra la vallée du Gers, passera à ou près Lectoure, Auch et Rabastens, et se réunira à ou près Tarbes à la ligne ci-dessus définie de Toulouse à Bayonne.

La ligne de Mont-de-Marsan à ou près Rabastens se détachera de l'embranchement de Morcenx à Mont-de-Marsan en un point qui sera déterminé ultérieurement, passera à ou près Cazères, Aire, Riscle, Maubourguet, et aboutira à la ligne d'Agen à Tarbes en un point à déterminer à ou près Rabastens.

L'exploitation de la compagnie comprend, en sus des lignes énoncées ci-dessus, la ligne de Bordeaux à La Teste, qu'elle a prise à bail pour toute la durée de la concession de cette dernière ligne, en vertu du traité en date du 27 septembre 1852, le dit traité mentionné à l'article 1er des statuts de la compagnie, approuvés par décret du 6 novembre 1852.

Le canal latéral à la Garonne reste soumis aux dispositions du titre II du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

2. Les délais pour l'achèvement des lignes et embranchements en cours d'exécution, ou à construire, sont réglés ainsi qu'il suit :

Pour l'embranchement d'Agde à Pézenas, au 16 août 1859, et pour le prolongement jusqu'à Clermont, au 16 août 1861.

Pour le prolongement de l'embranchement de Narbonne à Perpignan, sur la rive droite de la Têt, au 1er janvier 1859.

Pour la ligne de Toulouse à Bayonne, avec embranchements sur Foix et sur Dax, pour celle d'Agen à Tarbes, et pour celle de Mont-de-Marsan à ou près Rabastens, à huit années, à partir du décret de concession.

Les lignes et embranchements ci-dessus dénommés devront être livrés à l'exploitation, sur toute leur étendue, à l'expiration des délais respectivement fixés pour leur achèvement.

3. Aucun travail ne pourra être entrepris, pour l'établissement des chemins de fer et de leurs dépendances, qu'avec l'autorisation de l'administration supérieure ; à cet effet, les projets de tous les travaux à exécuter seront dressés en double expédition et soumis à l'approbation du ministre, qui prescrira, s'il y a lieu, d'y introduire telles modifications que de droit : l'une de ces expéditions sera remise à la compagnie avec le visa du ministre, l'autre demeurera entre les mains de l'administration.

Avant comme pendant l'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer aux projets approuvés les modifications qu'elle jugerait utiles; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation de l'administration supérieure.

4. La compagnie pourra prendre copie de tous les plans, nivellements et devis qui pourraient avoir été antérieurement dressés aux frais de l'État.

5. Le tracé et le profil du chemin de fer seront arrêtés sur la production d'un projet d'ensemble comprenant, pour chaque ligne ou pour chaque section de ligne,

1° Un plan général à l'échelle de un dix millième;

2° Un profil en long à l'échelle de un cinq millième pour les longueurs, et de un millième pour les hauteurs, dont les cotes seront rapportées au niveau moyen de la mer pris pour plan de comparaison; au-dessous de ce profil, on indiquera, au moyen de trois lignes horizontales disposées à cet effet, savoir :

A. Les distances kilométriques du chemin de fer, comptées à partir de son origine;

B. La longueur et l'inclinaison de chaque pente ou rampe;

C. La longueur des parties droites et le développement des parties courbes du tracé, en faisant connaître le rayon correspondant à chacune de ces dernières;

3° Un certain nombre de profils en travers, y compris le profil type de la voie;

4° Un mémoire dans lequel seront justifiées toutes les dispositions essentielles du projet, et un devis descriptif dans lequel seront reproduites, sous forme de tableaux, les indications relatives aux déclivités et aux courbes déjà données sur le profil en long;

5° La position des gares et stations projetées, celle des cours d'eau et des voies de communication traversés par le chemin de fer, des passages, soit à niveau, soit en dessus, soit en dessous de la voie ferrée, devront être indiquées tant sur le plan que sur le profil en long; le tout sans préjudice des projets à fournir pour chacun de ces ouvrages.

6. Les terrains seront acquis, et les ouvrages d'art seront exécutés immédiatement pour deux voies.

Les terrassements pourront être exécutés, et les rails pourront être posés pour une voie seulement, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La compagnie sera tenue d'ailleurs d'établir la deuxième voie, soit sur la totalité du chemin, soit sur les parties qui lui seront désignées, lorsque l'insuffisance d'une seule voie, par suite du développement de la circulation aura été constatée par l'administration.

Les terrains acquis par la compagnie pour l'établissement de la seconde voie ne pourront recevoir une autre destination.

7. La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres ($1^m,44$) à un mètre quarante-cinq centimètres ($1^m,45$). Dans les parties à deux voies, la largeur de l'entrevoie, mesurée entre les bords extérieurs des rails, sera de deux mètres ($2^m,00$).

La largeur des accotements, c'est-à-dire des parties comprises de chaque côté, entre le bord extérieur du rail et l'arête supérieure du ballast, sera de un mètre ($1^m,00$) au moins.

On ménagera au pied de chaque talus du ballast une banquette de cinquante centimètres ($0^m,50$) de largeur.

La compagnie établira le long du chemin de fer les fossés ou rigoles qui seront jugés nécessaires pour l'assèchement de la voie et pour l'écoulement des eaux.

Les dimensions de ces fossés et rigoles seront déterminées par l'administration, suivant les circonstances locales, sur les propositions de la compagnie.

8. Les alignements seront raccordés entre eux par des courbes dont le rayon ne pourra être inférieur à trois cent cinquante mètres. Une partie droite de cent mètres au moins de longueur devra être ménagée entre deux courbes consécutives, lorsqu'elles seront dirigées en sens contraire.

Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à dix millimètres par mètre. Ce maximum pourra, cependant, être élevé exceptionnellement avec l'approbation spéciale de l'administration.

Une partie horizontale de cent mètres au moins devra être ménagée entre deux fortes déclivités consécutives, lorsque ces déclivités se succèderont en sens contraires, et de manière à verser leurs eaux au même point.

Les déclivités correspondant aux courbes de faible rayon devront être réduites autant que faire se pourra.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article et à celles de l'article précédent les modifications qui lui paraîtraient utiles ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

9. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre des voies sera augmenté, s'il y a lieu, dans les gares et aux abords de ces gares, conformément aux décisions qui seront prises par l'administration, la compagnie entendue.

Le nombre et l'emplacement des stations de voyageurs et des gares de marchandises seront également déterminés par l'administration, sur les propositions de la compagnie, après une enquête spéciale.

La compagnie sera tenue, préalablement à tout commencement d'exécution, de soumettre à l'administration le projet des dites gares, lequel se composera :

1° D'un plan à l'échelle d'un cinq centième, indiquant les voies, les quais, les bâtiments et leur distribution intérieure, ainsi que la disposition de leurs abords ;

2° D'une élévation des bâtiments à l'échelle de un centimètre pour mètre ;

3° D'un mémoire descriptif dans lequel les dispositions essentielles du projet seront justifiées.

10. A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

11. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du viaduc sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette ouverture ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m,00) pour la route impériale, à sept mètres (7m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m,00) pour un simple chemin vicinal.

Pour les viaducs de forme cintrée, la hauteur sous clef, à partir du sol de la route, sera de cinq mètres (5m,00) au moins. Pour ceux qui seront formés de poutres horizontales en bois ou en fer, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres (4m,30) au moins.

La largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres (8m,00). La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration, et ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m,80).

12. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée par l'administration, en tenant compte des circonstances locales ; mais cette largeur ne pourra, dans aucun cas, être inférieure à huit mètres (8m,00) pour la route impériale, à sept mètres (7m,00) pour la route départementale, à cinq mètres (5m,00) pour un chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres (4m,00) pour un simple chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres (8m,00) et la distance verticale ménagée au-dessus des rails extérieurs de chaque voie pour le passage des trains ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4m,80) au moins.

13. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails devront être posés sans aucune saillie ni dépression sur la surface de ces routes, et de telle sorte qu'il n'en résulte aucune gêne pour la circulation des voitures.

Le croisement à niveau du chemin de fer et des routes ne pourra s'effectuer sous un angle moindre de quarante-cinq degrés.

Chaque passage à niveau sera muni de barrières ; il y sera, en outre, établi une maison de garde, toutes les fois que l'utilité en sera reconnue par l'Administration.

La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration les projets types de ces barrières.

14. Lorsqu'il y aura lieu de modifier l'emplacement ou le profil des routes existantes, l'inclinaison des pentes et rampes sur les routes modifiées ne pourra excéder trois centimètres (0m,03) par mètre pour les routes impériales et départementales, et cinq centimètres (0m,05) pour les chemins vicinaux. L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à cette clause, comme à celle qui est relative à l'angle de croisement des passages à niveau.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par ses travaux.

Les viaducs à construire à la rencontre des rivières, des canaux et des cours d'eau quelconques, auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur entre les parapets sur les chemins à deux voies, et quatre mètres cinquante centimètres (4m,50) sur les chemins à une voie. La hauteur de ces parapets sera fixée par l'administration et ne pourra être inférieure à quatre-vingts centimètres (0m,80).

La hauteur et le débouché du viaduc seront déterminés, dans chaque cas particulier, par l'administration, suivant les circonstances locales.

16. Les souterrains à établir pour le passage du chemin de fer auront au moins huit mètres (8m,00) de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et six mètres (6m,00) de hauteur sous clef, au-dessus de la surface des rails. La distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails extérieurs de chaque voie ne sera pas inférieure à quatre mètres quatre-vingts centimètres (4m,80). L'ouverture des puits d'aérage et de construction des souterrains sera entourée d'une margelle en maçonnerie de deux mètres (2m,00) de hauteur. Cette ouverture ne pourra être établie sur aucune voie publique.

16 *bis*. Les articles 7, 8, 11, 12, 13, 14, 15 et 16 ci-dessus, relatifs aux conditions d'établissement du chemin de fer ne s'appliquent pas aux voies, travaux et ouvrages d'art des lignes qui sont actuellement en exploitation ou en construction et pour lesquelles les dispositions des projets approuvés sont maintenues.

Les parties de seconde voie et autres ouvrages qu'il pourra être nécessaire d'établir ultérieurement sur ces lignes seront exécutées conformément aux dispositions des projets précédemment approuvés pour les mêmes lignes.

17. A la rencontre des cours d'eau flottables ou navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation ou du flottage n'éprouve ni interruption ni entrave pendant l'exécution des travaux.

A la rencontre des routes impériales et départementales et des autres chemins publics, il sera construit des chemins et ponts provisoires, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire pour que la circulation n'éprouve ni interruption ni gêne.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, une reconnaissance sera faite par les ingénieurs de la localité, à l'effet de constater si les ouvrages provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé par l'administration pour l'exécution des travaux définitifs destinés à rétablir les communications interceptées.

18. La compagnie n'emploiera, dans l'exécution des ouvrages, que des matériaux de bonne qualité; elle sera tenue de se conformer à toutes les règles de l'art, de manière à obtenir une construction parfaitement solide.

Tous les aqueducs, ponceaux, ponts et viaducs à construire à la rencontre des divers cours d'eau et des chemins publics ou particuliers, seront en maçonnerie ou en fer, sauf les cas d'exception qui pourront être admis par l'administration.

19. Les voies seront établies d'une manière solide et avec des matériaux de bonne qualité.

Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, si ces rails sont posés sur traverses et de trente kilogrammes dans le cas où ils seraient posés sur longrines.

Le poids des rails pourra être réduit au-dessous des chiffres ci-dessus fixés pour les embranchements et pour les parties de seconde voie à poser sur les sections des lignes actuelles où le poids des rails est inférieur à trente-cinq kilogrammes (35k).

20. Le chemin de fer sera séparé des propriétés riveraines par des murs, haies ou toute autre clôture dont le mode et les dispositions seront autorisés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

21. Tous les terrains nécessaires pour l'établissement du chemin de fer et de ses dépendances, pour la déviation des voies de communication et des cours d'eau déplacés, et, en général, pour l'exécution des travaux, quels qu'ils soient, auxquels cet établissement pourra donner lieu, seront achetés et payés par la compagnie concessionnaire.

Les indemnités pour occupation temporaire ou pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tous dommages quelconques résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie, pour l'exécution des travaux dépendant de sa concession, de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration, en matière de travaux publics, soit pour l'acquisition des terrains par voie d'expropriation, soit pour l'extraction, le transport et le dépôt des terres, matériaux, etc.; et elle demeure en même temps soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration de ces lois et règlements.

23. Dans les limites de la zone frontière et dans le rayon de servitude des enceintes fortifiées, la compagnie sera tenue, pour l'étude et l'exécution de ses projets, de se soumettre à l'accomplissement de toutes les formalités et

de toutes les conditions exigées par les lois, décrets et règlements concernant les travaux mixtes.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie.

26. Pour l'exécution des travaux, la compagnie se soumettra aux décisions ministérielles concernant l'interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

27. La compagnie exécutera les travaux par des moyens et des agents à son choix, mais en restant soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions prescrites par le présent cahier des charges et de celles qui résulteront des projets approuvés.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer susceptibles d'être livrées utilement à la circulation, il sera procédé, sur la demande de la compagnie, à la reconnaissance, et, s'il y a lieu, à la réception provisoire de ces travaux par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera.

Sur le vu du procès-verbal de cette reconnaissance, l'administration autorisera, s'il y a lieu, la mise en exploitation des parties dont il s'agit; après cette autorisation, la compagnie pourra mettre les dites parties en service et y percevoir les taxes ci-après déterminées. Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, et dans le délai qui sera fixé par l'administration, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances. Elle fera dresser également à ses frais, et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif de tous les ouvrages d'art qui ont été exécutés; le dit état accompagné d'un atlas contenant les dessins cotés de tous les dits ouvrages.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral, de l'état descriptif et de l'atlas, sera dressée aux frais de la compagnie et déposée dans les archives du ministère.

Les terrains acquis par la compagnie, postérieurement au bornage général, en vue de satisfaire aux besoins de l'exploitation, et qui, par cela même, deviendront partie intégrante du chemin de fer, donneront lieu, au fur et à mesure de leur acquisition, à des bornages supplémentaires, et seront ajoutés sur le plan cadastral; addition sera également faite sur l'atlas de tous les ouvrages d'art exécutés postérieurement à sa rédaction.

TITRE II.

ENTRETIEN ET EXPLOITATION.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, de manière que la circulation y soit toujours facile et sûre.

Les frais d'entretien et ceux auxquels donneront lieu les réparations ordinaires et extraordinaires seront entièrement à la charge de la compagnie.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie, sans préjudice, s'il y a lieu, de l'application des dispositions indiquées ci-après dans l'article 40.

Le montant des avances faites sera recouvré au moyen de rôles que le préfet rendra exécutoires.

31. La compagnie sera tenue d'établir, à ses frais, partout où besoin sera, des gardiens en nombre suffisant pour assurer la sécurité du passage des trains sur la voie, et celle de la circulation ordinaire sur les points où le chemin de fer sera traversé à niveau par des routes ou chemins.

32. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles; elles devront consumer leur fumée et satisfaire d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par l'administration pour la mise en service de ce genre de machines.

Les voitures des voyageurs devront également être faites d'après les meilleurs modèles, et satisfaire à toutes les conditions réglées ou à régler pour les voitures servant au transport des voyageurs sur les chemins de fer; elles seront suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces;

Celles de deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées;

Celles de troisième classe seront couvertes, fermées à vitres et munies de banquettes à dossier.

L'intérieur de chacun des compartiments de toute classe contiendra l'indication du nombre des places de ce compartiment.

L'administration pourra exiger qu'un compartiment de chaque classe soit réservé, dans les trains de voyageurs, aux femmes voyageant seules.

Les voitures de voyageurs, les wagons destinés au transport des marchandises, des chaises de poste, des chevaux ou des bestiaux, les plates-formes, et, en général, toutes les parties du matériel roulant seront de bonne et solide construction.

La compagnie sera tenue, pour la mise en service de ce matériel, de se soumettre à tous les règlements sur la matière.

Les machines locomotives, tenders, voitures et wagons de toute espèce, plates-formes, composant le matériel roulant, seront constamment entretenus en bon état.

33. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police et l'exploitation du chemin de fer, ainsi que la conservation des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution des mesures prescrites en vertu de ces règlements seront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements relatifs au service et à l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires, non-seulement pour la compagnie concessionnaire, mais encore pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

Le Ministre déterminera, sur la proposition de la compagnie, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que de la durée du trajet.

34. Pour tout ce qui concerne l'entretien et les réparations du chemin de fer et de ses dépendances, l'entretien du matériel et le service de l'exploitation, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

En outre de la surveillance ordinaire, l'administration déléguera, aussi souvent qu'elle le jugera utile, un ou plusieurs commissaires pour reconnaître et constater l'état du chemin de fer, de ses dépendances et du matériel.

TITRE III.

DURÉE, RACHAT ET DÉCHÉANCE DE LA CONCESSION.

35. La durée de la concession, pour les différentes lignes mentionnées à l'article 1er du présent cahier des charges, sera de quatre-vingt-dix-neuf ans (99 ans). Elle commencera à courir le premier janvier mil huit cent soixante-deux (1er janvier 1862), et finira le trente et un décembre mil neuf cent soixante (31 décembre 1960).

36. A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie sur le chemin de fer et ses dépendances, et il entrera immédiatement en jouissance de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de lui remettre en bon état d'entretien le chemin de fer et tous les immeubles qui en dépendent, quelle qu'en soit l'origine, tels que les bâtiments des gares et stations, les remises, ateliers et dépôts, les maisons de garde, etc. Il en sera de même de tous les objets immobiliers dépendant également du dit chemin, tels que les barrières et clôtures, les voies, changements de voies, plaques tournantes, réservoirs d'eau, grues hydrauliques, machines fixes, etc.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de saisir les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin de fer et ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

En ce qui concerne les objets mobiliers, tels que le matériel roulant, les matériaux, combustibles et approvisionnements de tout genre, le mobilier des stations, l'outillage des ateliers et des gares, l'État sera tenu, si la compagnie le requiert, de reprendre tous ces objets sur l'estimation qui en sera faite à dire d'experts, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder de la même manière.

Toutefois, l'État ne pourra être tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

37. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années de la concession, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer.

Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années, et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 36 ci-dessus.

38. La compagnie est dispensée de tout cautionnement à raison de la concession des lignes nouvelles.

39. Faute par la compagnie d'avoir terminé les travaux dans le délai fixé par l'article 2, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu, tant à la continuation et à l'achèvement des travaux qu'à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, au moyen d'une adjudication que l'on ouvrira sur une mise à prix des ouvrages exécutés, des matériaux approvisionnés et des parties du chemin de fer déjà livrées à l'exploitation.

Les soumissions pourront être inférieures à la mise à prix.

La nouvelle compagnie sera soumise aux clauses du présent cahier des charges, et la compagnie évincée recevra d'elle le prix que la nouvelle adjudication aura fixé.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de trois mois ; si cette seconde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits, et alors les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés et les parties de chemin de fer déjà livrées à l'exploitation appartiendront à l'État.

40. Si l'exploitation du chemin de fer vient à être interrompue en totalité ou en partie, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié qu'elle est en état de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le Ministre. Cette déchéance prononcée, le chemin de fer et toutes ses dépendances seront mis en adjudication, et il sera procédé ainsi qu'il est dit à l'article précédent.

41. Les dispositions des trois articles qui précèdent cesseraient d'être applicables, et la déchéance ne serait pas encourue dans le cas où le concessionnaire n'aurait pu remplir ses obligations par suite de circonstances de force majeure dûment constatée.

TITRE IV.

TAXES ET CONDITIONS RELATIVES AU TRANSPORT DES VOYAGEURS ET DES MARCHANDISES.

42. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde l'autorisation de percevoir, pendant toute la durée de la concession, les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés :

TARIF.		PRIX		
1° Par tête et par kilomètre.		de péage	de transport	TOTAUX
GRANDE VITESSE.		fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voyageurs.	Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 067	033	0 10
	Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 05	0 025	0 075
	Voitures couvertes, fermées à vitres (3e classe)	0 037	0 018	0 055

	PRIX		
	de péage	de transport	TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Enfants... Au-dessous de trois ans, les enfants ne payent rien à la condition d'être portés sur les genoux des personnes qui les accompagent......			
De trois à sept ans, ils payent demi-place et ont droit à une place distincte ; toutefois dans un même compartiment, deux enfants ne pourront occuper que la place d'un voyageur.....			
Au-dessus de sept ans ils payent place entière......			
Chiens transportés dans les trains de voyageurs......	0 010	0 005	0 015
(Sans que la perception puisse être inférieure à 0f 30c).			
PETITE VITESSE.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait......	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs......	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres......	0 01	0 01	0 02
(Lorsque les animaux ci-dessus dénommés seront, sur la demande des expéditeurs, transportés à la vitesse des trains de voyageurs, les prix seront doublés.)			
2° Par tonne et par kilomètre.			
MARCHANDISES TRANSPORTÉES A GRANDE VITESSE.			
Huitres, poissons frais, denrées, excédants de bagages et marchandises de toute classe transportées à la vitesse des trains de voyageurs......	0 20	0 16	0 36
MARCHANDISES TRANSPORTÉES A PETITE VITESSE.			
Première classe. — Spiritueux, huiles, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, produits chimiques non dénommés, œufs, viande fraîche, gibier, sucre, café, drogues, épiceries, tissus, denrées coloniales, objets manufacturés, armes......	0 09	0 07	0 16

	PRIX		
	de péage	de transport	TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, légumes farineux, riz, maïs, châtaignes et autres denrées alimentaires non dénommées, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler dit de *corde*, perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, albâtre, bitumes, cotons, laines, vins, vinaigres, boissons, bière, levure sèche, coke, fers, cuivres, plomb et autres métaux ouvrés ou non, fontes moulées...............	0 08	0 06	0 14
Troisième classe. — Houille, marne, cendres, fumiers et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, pierres de tailles et produits de carrières, minerais de fer et autres, fonte brûte, sel, moellons, meulières, cailloux, sable, argiles, briques, ardoises..	0 06	0 04	0 10
3° Voitures et Matériel roulant transportés à petite vitesse.			
Par pièce et par kilomètre.			
Wagon ou chariot pouvant porter de 3 à 6 tonnes..	0 09	0 06	0 15
Wagon ou chariot pouvant porter plus de 6 tonnes..	0 12	0 08	0 20
Locomotive pesant de 12 à 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)............................	1 80	1 20	3 00
Locomotive pesant plus de 18 tonnes (ne traînant pas de convoi)............................	2 25	1 50	3 75
Tender de 7 à 10 tonnes..............................	0 90	0 60	1 50
Tender de plus de 10 tonnes.........................	1 35	0 90	2 25
Les machines locomotives sont considérées comme ne traînant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit de voyageurs, soit de marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur la locomotive avec son tender marchant sans rien traîner.			
Le prix à payer pour un wagon chargé ne pourra jamais être inférieur à celui qui serait dû pour un wagon marchant à vide.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur.........	0 15	0 10	0 25
Voitures à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur, omnibus, diligences, etc..	0 18	0 14	0 32

	PRIX		
	de péage	de transport	TOTAUX
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Lorsque, sur la demande des expéditeurs, les transports auront lieu à la vitesse des trains de voyageurs, les prix ci-dessus seront doublés.			
Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de prix, voyager dans les voitures à une banquette, et trois dans les voitures à deux banquettes, omnibus, diligences, etc.; les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.			
Voitures de déménagement à deux ou à quatre roues, à vide..	0 12	0 08	0 20
Ces voitures, lorsqu'elles seront chargées, payeront en sus des prix ci-dessus, par tonne de chargement et par kilomètre........	0 08	0 06	0 14
4° Service des Pompes funèbres et transport des Cercueils.			
GRANDE VITESSE.			
Une voiture des pompes funèbres, renfermant un ou plusieurs cercueils, sera transportée aux même prix et conditions qu'une voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes..	0 36	0 24	0 60
Chaque cercueil confié à l'administration du chemin de fer sera transporté, dans un compartiment isolé, au prix de........................	0 18	0 12	0 30

Les prix déterminés ci-dessus pour les transports à grande vitesse ne comprennent pas l'impôt dû à l'État.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens; dans le cas contraire, elle n'aura droit qu'aux prix fixés pour le péage.

La perception aura lieu d'après le nombre de kilomètres parcourus. Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Si la distance parcourue est inférieure à six kilomètres, elle sera comptée pour six kilomètres.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes.

Les fractions de poids ne seront comptées, tant pour la grande que pour la petite vitesse, que par centième de tonne ou par dix kilogrammes, etc.

Ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes; entre dix et vingt kilogrammes, comme vingt kilogrammes, etc.

Toutefois, pour les excédants de bagages et marchandises à grande vitesse, les coupures seront établies : 1° de zéro à cinq kilogrammes ; 2° au-dessus de cinq jusqu'à dix kilogrammes ; 3° au-dessus de dix kilogrammes par fraction indivisible de dix kilogrammes.

Quelle que soit la distance parcourue, le prix d'une expédition quelconque, soit en grande, soit en petite vitesse, ne pourra être moindre de quarante centimes.

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait sur le marché régulateur de Bordeaux à vingt francs ou au-dessus, le Gouvernement pourra exiger de la compagnie que le tarif du transport des blés, grains, riz, maïs, farines et légumes farineux, péage compris, ne puisse s'élever au maximum qu'à sept centimes par tonne et par kilomètre.

43. A moins d'une autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout train régulier de voyageurs devra contenir des voitures de toute classe en nombre suffisant pour toutes les personnes qui se présenteraient dans les bureaux du chemin de fer.

Dans chaque train de voyageurs, la compagnie aura la faculté de placer des voitures à compartiments spéciaux pour lesquels il sera établi des prix particuliers que l'administration fixera sur la proposition de la compagnie ; mais le nombre des places à donner dans ces compartiments ne pourra dépasser le cinquième du nombre total des places du train.

44. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

Cette franchise ne s'appliquera pas aux enfants transportés gratuitement, et elle sera réduite à vingt kilogrammes pour les enfants transportés à moitié prix.

45. Les animaux, denrées, marchandises, effets et autres objets non désignés dans le tarif seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auront le plus d'analogie, sans que jamais (sauf les exceptions formulées aux articles 46 et 47 ci-après) aucune marchandise non dénommée puisse être soumise à une taxe supérieure à celle de la première classe du tarif ci-dessus.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie, mais elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

46. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables à toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000 k).

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000 k).

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte des masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, elle devra,

pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui en feraient la demande.

Dans ce cas, les prix de transport seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

47. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui ne pèseraient pas deux cents kilogrammes sous le volume d'un mètre cube ;

2° Aux matières inflammables ou explosibles, aux animaux et objets dangereux pour lesquels des règlements de police prescriraient des précautions spéciales ;

3° Aux animaux dont la valeur déclarée excéderait cinq mille francs ;

4° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, dentelles, pierres précieuses, objets d'art et autres valeurs ;

5° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagages, pesant isolément quarante kilogrammes et au-dessous.

Toutefois, les prix de transport déterminés au tarif sont applicables à tous paquets ou colis, quoique emballés à part, s'ils font partie d'envois pesant ensemble plus de quarante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne. Il en sera de même pour les excédants de bagages qui pèseraient ensemble ou isolément plus de quarante kilogrammes.

Le bénéfice de la disposition énoncée dans le paragraphe précédent, en ce qui concerne les paquets et colis, ne peut être invoqué par les entrepreneurs de messageries et de roulages et autres intermédiaires de transport, à moins que les articles par eux envoyés ne soient réunis en un seul colis.

Dans les cinq cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, tant pour la grande que pour la petite vitesse, sur la proposition de la compagnie.

En ce qui concerne les paquets ou colis mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, les prix de transport devront être calculés de telle manière qu'en aucun cas un de ces paquets ou colis ne puisse payer un prix plus élevé qu'un article de même nature pesant plus de quarante kilogrammes.

48. Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser, avec ou sans conditions, au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Toute modification de tarif proposée par la compagnie sera annoncée un mois d'avance par des affiches.

La perception des tarifs modifiés ne pourra avoir lieu qu'avec l'homologation de l'administration supérieure, conformément aux dispositions de l'ordonnance du 15 novembre 1846.

La perception des taxes devra se faire indistinctement et sans aucune faveur.

Tout traité particulier qui aurait pour effet d'accorder à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur les tarifs approuvés demeure formellement interdit.

Toutefois, cette disposition n'est pas applicable aux traités qui pourraient intervenir entre le Gouvernement et la compagnie dans l'intérêt des services publics, ni aux réductions ou remises qui seraient accordées par la compagnie aux indigents.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et sur le transport.

49. La compagnie sera tenue d'effectuer constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et objets quelconques qui lui seront confiés.

Les colis, bestiaux et objets quelconques seront inscrits, à la gare d'où ils partent et à la gare où ils arrivent, sur des registres spéciaux au fur et à mesure de leur réception ; mention sera faite, sur les registres de la gare de départ, du prix total dû pour leur transport.

Pour les marchandises ayant une même destination, les expéditions auront lieu suivant l'ordre de leur inscription à la gare de départ.

Toute expédition de marchandise sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur. Dans le cas où l'expéditeur ne demanderait pas de lettre de voiture, la compagnie sera tenue de lui délivrer un récépissé qui énoncera la nature et le poids du colis, le prix total du transport, et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

50. Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques, seront expédiés et livrés de gare en gare, dans les délais résultant des conditions ci-après exprimées :

1° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à grande vitesse, seront expédiés par le premier train des voyageurs comprenant des voitures de toutes classes, et correspondant avec leur destination, pourvu qu'ils aient été présentés à l'enregistrement trois heures avant le départ de ce train.

Ils seront mis à la disposition des destinataires, à la gare, dans le délai de deux heures après l'arrivée du même train.

2° Les animaux, denrées, marchandises et objets quelconques à petite vitesse, seront expédiés dans le jour qui suivra celui de la remise ; toutefois, l'administration supérieure pourra étendre ce délai à deux jours.

Le maximum de durée du trajet sera fixé par l'administration, sur la proposition de la compagnie, sans que ce maximum puisse excéder vingt-quatre heures par fraction indivisible de cent vingt-cinq kilomètres.

Les colis seront, dans tous les cas, mis à la disposition des destinataires dans le jour qui suivra celui de leur arrivée en gare.

Le délai total résultant des trois paragraphes ci-dessus sera seul obligatoire pour la compagnie.

Il pourra être établi un tarif réduit approuvé par le Ministre pour tout expéditeur qui acceptera des délais plus longs que ceux déterminés ci-dessus pour la petite vitesse.

Pour le transport des marchandises, il pourra être établi, sur la proposition de la compagnie, un délai moyen entre ceux de la grande et de la petite vitesse. Le prix correspondant à ce délai sera un prix intermédiaire entre ceux de la grande et de la petite vitesse.

L'administration supérieure déterminera, par des règlements spéciaux, les heures d'ouverture et de fermeture des gares et stations, tant en hiver qu'en été, ainsi que les dispositions relatives aux denrées apportées par les trains de nuit et destinées à l'approvisionnement des marchés des villes.

Lorsque la marchandise devra passer d'une ligne sur une autre sans solution de continuité, les délais de livraison et d'expédition au point de jonction seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

51. Les frais accessoires non mentionnés dans les tarifs, tels que ceux d'enregistrement, de chargement, de déchargement et de magasinage dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

52. La compagnie sera tenue de faire, soit par elle-même, soit par un intermédiaire dont elle répondra, le factage et le camionnage pour la remise, au domicile, des destinataires, de toutes les marchandises qui lui sont confiées.

Le factage et le camionnage ne seront point obligatoires en dehors du rayon de l'octroi, non plus que pour les gares qui desserviraient, soit une population agglomérée de moins de cinq mille habitants, soit un centre de population de cinq mille habitants situé à plus de cinq kilomètres de la gare du chemin de fer.

Les tarifs à percevoir seront fixés par l'administration, sur la proposition de la compagnie. Ils seront applicables à tout le monde sans distinction.

Toutefois, les expéditeurs et destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage des marchandises.

53. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, conformément à l'article 14 de la loi du 15 juillet 1845, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport, de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes voies de communication.

L'administration, agissant en vertu de l'article 33 ci-dessus, prescrira les mesures à prendre pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport dans leurs rapports avec le chemin de fer.

TITRE V.

STIPULATIONS RELATIVES A DIVERS SERVICES PUBLICS.

54. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux, leurs chevaux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif fixé par le présent cahier des charges.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par le chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, pour la moitié de la taxe du même tarif, tous ses moyens de transport.

55. Les fonctionnaires et agents chargés de l'inspection, du contrôle et de la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et des douanes chargés de la surveillance des chemins de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

56. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe, ou un espace équivalent, pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie ;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité de deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu de substituer une voiture spéciale aux wagons ordinaires, le transport de cette voiture sera également gratuit.

Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance ;

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne ;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, sont réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et le ministre des finances, la compagnie entendue ;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux, dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie pour chaque convoi ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre

parcouru pour la première voiture et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première ;

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport, à son profit, des voyageurs et des marchandises ;

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche ou le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue, par écrit, quinze jours à l'avance ;

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie ;

9° L'administration des postes fera construire à ses frais les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ses voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge de la compagnie ;

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation ;

11° La vitesse moyenne des convois spéciaux mis à la disposition de l'administration des postes ne pourra être moindre de quarante kilomètres à l'heure, temps d'arrêt compris ; l'administration pourra consentir une vitesse moindre, soit à raison des pentes, soit à raison des courbes à parcourir, ou bien exiger une plus grande vitesse, dans le cas où la compagnie obtiendrait plus tard, dans la marche de son service, une vitesse supérieure ;

12° La compagnie sera tenue de transporter gratuitement par tous les convois de voyageurs, tout agent des postes chargé d'une mission ou d'un service accidentel et porteur d'un ordre de service régulier, délivré à Paris par le directeur général des postes. Il sera accordé à l'agent des postes en mission une place de voiture de deuxième classe ou de première classe, si le convoi ne comporte pas de voitures de deuxième classe ;

13° La compagnie sera tenue de fournir à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires qui seront désignées par l'administration des postes, un emplacement sur lequel l'administration pourra faire construire des bureaux de poste ou d'entrepôts des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement seront au maximum de

soixante-quatre mètres carrés dans les gares des départements, et du double à Paris;

14° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts ;

15° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service de la compagnie ;

16° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, mais aussi sans responsabilité pour la compagnie, tous poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de train, à la condition que ces appareils, par leur nature ou leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations ;

17° Les employés chargés de la surveillance du service, les agents préposés à l'échange ou à l'entrepôt des dépêches, auront accès dans les gares ou stations pour l'exécution de leur service, en se conformant aux règlements de police intérieure de la compagnie.

57. La compagnie, sera tenue à toute réquisition, de faire partir par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons et les voitures employés au service dont il s'agit seront construits aux frais de l'État ou des départements; leurs formes et dimensions seront déterminées de concert par le ministre de l'intérieur et par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la compagnie entendue.

Les employés de l'administration, les gardiens et les prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe applicable aux places de troisième classe, telle qu'elle est fixée par le présent cahier des charges.

Les gendarmes placés dans les mêmes voitures ne payeront que le quart de la même taxe.

Le transport des wagons et des voitures sera gratuit.

Dans le cas où l'administration voudrait, pour le transport des prisonniers, faire usage des voitures de la compagnie, celle-ci serait tenue de mettre à sa disposition un ou plusieurs compartiments spéciaux de voitures de deuxième classe à deux banquettes. Le prix de location en sera fixé à raison de vingt centimes (0f 20c) par compartiment et par kilomètre.

Les dispositions qui précèdent seront applicables au transport des jeunes délinquants recueillis par l'administration pour être transférés dans des établissements d'éducation.

58. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ulté-

rieurement, le terrain nécessaire à l'établissement des maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où les déplacements de fils, appareils ou poteaux, deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu, aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

La compagnie pourra être autorisée et au besoin requise par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant de concert avec le ministre de l'intérieur, d'établir à ses frais les fils, et appareils télégraphiques destinés à transmettre les signaux nécessaires pour la sûreté et la régularité de son exploitation.

Elle pourra, avec l'autorisation du ministre de l'intérieur, se servir des poteaux de la ligne télégraphique de l'État, lorsqu'une semblable ligne existera le long de la voie.

La compagnie sera tenue de se soumettre à tous les règlements d'administration publique concernant l'établissement et l'emploi de ces appareils, ainsi que l'organisation, aux frais de la compagnie, du contrôle de ce service par les agents de l'État.

TITRE VI.

CLAUSES DIVERSES.

59. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de chemins de fer ou de canaux qui traverseraient la ligne objet de la présente concession, la compagnie ne pourra s'opposer à ces travaux ; mais toutes les dispositions nécessaires seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

60. Toute exécution ou autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le

chemin de fer objet de la présente concession, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande d'indemnité de la part de la compagnie.

61. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines, sur les chemins de fer objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de la faculté de circuler sur ces lignes, comme aussi dans le cas où la compagnie concessionnaire de ces dernières lignes ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles, de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points de jonction des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne sera pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 p. 100) du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 100) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 100) ;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 100).

62. La compagnie sera tenue de s'entendre avec tout propriétaire de mines ou d'usines qui, offrant de se soumettre aux conditions prescrites, demanderait un embranchement ; à défaut d'accord, le Gouvernement statuera sur la demande, la compagnie entendue.

Les embranchements seront construits aux frais des propriétaires de mines et d'usines, et de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, aucune cause d'avarie pour le matériel, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Leur entretien devra être fait avec soin aux frais de leurs propriétaires et sous le contrôle de l'administration. La compagnie aura le droit de faire surveiller par ses agents cet entretien ainsi que l'emploi de son matériel sur les embranchements.

L'administration pourra, à toutés époques, prescrire les modifications qui seraient jugées utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et les changements seront opérés aux frais des propriétaires.

L'administration pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

La compagnie sera tenue d'envoyer ses wagons sur tous les embranchements autorisés, destinés à faire communiquer des établissements de mines ou d'usines avec la ligne principale du chemin de fer.

La compagnie amènera ses wagons à l'entrée des embranchements.

Les expéditeurs ou destinataires feront conduire les wagons dans leurs établissements pour les charger ou décharger, et les ramèneront au point de jonction avec la ligne principale, le tout à leurs frais. Les wagons ne pourront, d'ailleurs, être employés qu'au transport d'objets et marchandises destinés à la ligne principale du chemin de fer.

Le temps pendant lequel les wagons séjourneront sur les embranchements particuliers ne pourra excéder six heures lorsque l'embranchement n'aura pas plus d'un kilomètre. Le temps sera augmenté d'une demi-heure par kilomètre en sus du premier, non compris les heures de la nuit, depuis le coucher jusqu'au lever du soleil.

Dans le cas où les limites de temps seraient dépassées nonobstant l'avertissement spécial donné par la compagnie, elle pourra exiger une indemnité égale à la valeur du droit du loyer des wagons, pour chaque période de retard après l'avertissement.

Les traitements des gardiens d'aiguille et des barrières des embranchements autorisés par l'administration seront à la charge des propriétaires des embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par la compagnie, et les frais qui en résulteront lui seront remboursés par les dits propriétaires.

En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, la compagnie entendue.

Les propriétaires d'embranchements seront responsables des avaries que le matériel pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur ces lignes.

Dans le cas d'inexécution d'une ou de plusieurs des conditions énoncées ci-dessus, le préfet pourra, sur la plainte de la compagnie et après avoir entendu le propriétaire de l'embranchement, ordonner par un arrêté la suspension du service et faire supprimer la soudure, sauf recours à l'administration supérieure et sans préjudice de tous les dommages-intérêts que la compagnie serait en droit de répéter pour la non-exécution de ces conditions.

Pour indemniser la compagnie de la fourniture et l'envoi de son matériel sur les embranchements, elle est autorisée à percevoir un prix fixe de douze centimes (0f 12c) par tonne pour le premier kilomètre, et, en outre, quatre centimes par tonne (0f 04c) et par kilomètre en sus du premier, lorsque la longueur de l'embranchement excédera un kilomètre.

Tout kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru en entier.

Le chargement et le déchargement sur les embranchements s'opéreront aux frais des expéditeurs ou destinataires, soit qu'ils les fassent eux-mêmes, soit que la compagnie du chemin de fer consente à les opérer.

Dans ce dernier cas, ces frais feront l'objet d'un règlement arrêté par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie.

Tout wagon envoyé par la compagnie sur un embranchement devra être payé comme wagon complet, lors même qu'il ne serait pas complètement chargé.

La surcharge, s'il y en a, sera payée, au prix du tarif légal et au prorata du poids réel. La compagnie sera en droit de refuser les chargements qui dépasseraient le maximum de trois mille cinq cents kilogrammes déterminé en raison des dimensions actuelles des wagons. Le maximum sera revisé par l'administration, de manière à être toujours en rapport avec la capacité des wagons.

Les wagons seront pesés à la station d'arrivée par les soins et aux frais de la compagnie.

63. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et ses dépendances ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties de la localité. Toutes les contributions auxquelles ces édifices pourront être soumis seront, aussi bien que la contribution foncière, à la charge de la compagnie.

64. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et de ses dépendances, pourront être assermentés et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes-champêtres.

65. Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

66. Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs ou commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de la compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

67. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux et les frais de contrôle de l'exploitation seront supportés par la compagnie. Ces frais comprendront le traitement des inspecteurs ou commissaires dont il a été question dans l'article précédent.

Afin de pourvoir à ces frais, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse centrale du trésor public une somme de cent vingt francs par chaque kilomètre de chemin de fer concédé. Toutefois, cette somme sera réduite à cinquante francs par kilomètre pour les sections non encore livrées à l'exploitation.

Dans les dites sommes n'est pas comprise celle qui sera déterminée en exécution de l'article 58 ci-dessus, pour frais de contrôle du service télégraphique de la compagnie par les agents de l'État.

Si la compagnie ne verse pas les sommes ci-dessus réglées aux époques qui auront été fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

68. La compagnie devra faire élection de domicile à Paris.

Dans le cas où elle ne l'aurait pas fait, toute notification ou signification à elle adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture de la Seine.

69. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de la Seine, sauf recours au conseil d'État.

70. Le présent cahier des charges et la convention du 1er août 1857 ne seront passibles que du droit fixe d'un franc.

Arrêté à Paris le 1er août 1857.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

BULLETIN DES LOIS

N° 544.

N° 4995. — *Décret impérial qui approuve la Convention passée le 1er août 1857, et portant concession, pour moitié, à la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans, d'un raccordement, à Bordeaux, de la ligne de Paris à Bordeaux avec le Chemin de fer du Midi.*

Du 1er Août 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 11 juin 1842, relative au classement de grandes lignes de chemin de fer et notamment d'une ligne de Paris sur la frontière d'Espagne, par Tours, Poitiers, Angoulême, Bordeaux et Bayonne;

Vu la convention du 1er août 1857, portant concession, pour moitié, à la compagnie du chemin de fer du Midi, d'un raccordement à Bordeaux avec le dit chemin de fer, ensemble, notre décret du 1er août 1857, approbatif de la convention ci-dessus visée;

Vu l'avant-projet du raccordement sus-énoncé, et l'avis du conseil général des ponts et chaussées du 11 mai 1857;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu la convention provisoire, passée le 1er août 1857, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie du chemin de fer d'Orléans;

Notre conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ ET DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. Est approuvée la convention provisoire passée, le 1er août 1857, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie d'Orléans, la dite convention portant concession, pour moitié, à cette compagnie, d'un raccordement, à Bordeaux, de la ligne de Paris à Bordeaux, avec le chemin de fer du Midi.

La Convention ci-dessus mentionnée restera annexée au présent décret.

2. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 1er août 1857.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

Convention entre le Ministre des Travaux publics et la Compagnie du Chemin de fer de Paris à Orléans.

L'an 1857 et le 1er août,

Entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous la réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous le nom de *Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans*, la dite compagnie représentée par M. *Jean-François Bartholony*, président du conseil d'administration de cette compagnie, élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du dit conseil d'administration, en date du 11 avril 1857, conformément à la délibération de l'assemblée générale des actionnaires, du 30 mars 1857,

D'autre part :

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics au nom de l'État, concède, pour moitié. sans subvention ni garantie d'intérêt, à la compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans, qui l'accepte, un raccordement, à Bordeaux, du chemin de fer de Paris à Bordeaux avec le chemin de fer du Midi, le dit raccordement étant concédé pour l'autre moitié à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

En conséquence, la dépense de construction sera supportée et les produits seront partagés par moitié entre les dites deux compagnies. Les travaux du dit raccordement devront être terminés dans un délai de deux ans, à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Les compagnies sont autorisées à percevoir pour le passage sur le pont de la Garonne, en sus du parcours réel, la taxe d'un kilomètre pour chaque somme de trois cent mille francs (300,000 fr.) employée à la construction de ce pont, sans que, dans aucun cas, le nombre de kilomètres auquel s'appliquera cette taxe puisse être supérieur à cinq.

Les conditions de la construction et de l'exploitation du raccordement mentionné au présent article seront réglées de concert entre les deux compagnies, et, en cas de désaccord, par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

2. La concession mentionnée à l'article qui précède est rattachée au réseau de la compagnie d'Orléans, tel qu'il est constitué par la convention du 11 avril 1857, et elle sera soumise, tant activement que passivement, à toutes les clauses et conditions qui régissent ce réseau.

3. La présente Convention ne sera passible que du droit fixe de un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
Signé E. Rouher.

Pour M. *F. Bartholony*, et par autorisation du conseil d'administration,
Le Directeur de la compagnie d'Orléans,
Signé *C. Didion*.

Enregistré à Paris, le 11 septembre 1857, folio 163 verso, case 66. Reçu deux francs quarante centimes pour droit et double droit. Signé *Badereau*.

BULLETIN DES LOIS

N° 544.

N° 4996. — *Décret impérial qui déclare d'utilité publique l'établissement de Routes agricoles dans les départements de la Gironde et des Landes.*

Du 1er août 1857.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu les avant-projets des routes agricoles à exécuter dans les départements de la Gironde et des Landes ;

Vu les pièces de l'enquête sur ces avant-projets, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 7 et 18 mai 1855 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées, en date des 5 mars 1855, 18 février 1856 et 13 juillet 1857 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et le décret du 18 février 1834 (1), sur la forme des enquêtes ;

Vu la loi du 19 juin 1857, sur l'assainissement et la mise en culture des landes de Gascogne ;

Vu la convention provisoire passée, le 1er août 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal

(1) IXe série, 2e partie, 1re section, *Bull.* 286, n° 5212.

latéral à la Garonne, ensemble, les cahiers des charges annexés à la dite convention ;

Notre conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement dans les départements de la Gironde et des Landes, sur un développement total de cinq cents kilomètres (500k) environ, des routes agricoles ci-après :

GIRONDE.

De la station de Pierroton à Martignas,
— de Pierroton à Saucats,
— de Marcheprime à Saumos,
— de Marcheprime à Hostens,
— de Facture à Arès,
— de Facture à Béliet,
— de la Hume à Sanguinet,
— de Caudos à Sanguinet,
— de Caudos à Salles,
— de Salles à Belin.

LANDES.

De la station de Ichoux à Biscarosse,
— de Ichoux à Sore,
— de Labouheyre à Sainte-Eulalie, avec embranchement de Pontenx à Mimizan,
— de Labouheyre à Trensacq,
— de Sabres à Escource,
— de Sabres à Labrit,
— de Morcenx à Mimizan, avec embranchement d'Onesse à Mézos,
— de Rion à Saint-Julien-en-Born, avec embranchement d'Uza à Lit,

De la station de Rion à Tartas,
— de la Luque à Saint-Girons,
— de la Luque à Pontons,
— de Dax à Castets.

2. Est approuvée la convention provisoire passée, le 1[er] août 1857, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne; la dite convention ayant pour objet l'exécution des routes agricoles désignées à l'article qui précède, moyennant une somme fixée à forfait à quatre millions de francs (4,000,000f) et imputable, jusqu'à due concurrence, sur la somme de vingt-quatre millions à verser au trésor par les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux articles 12 et 10 des conventions du 11 avril 1857, approuvées par nos décrets et ratifiées par les lois du 19 juin 1857 (1).

La dite convention et les deux cahiers des charges qui y sont joints seront annexés au présent décret.

3. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 1[er] août 1857.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'Etat au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

(1) *Bull.* 522, n° 4794 à 4797.

Convention entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.

L'an 1857 et le 1er août,

Entre les soussignés :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'Etat, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne ;*

La dite compagnie représentée par M. *Emile Pereire*, président du conseil d'administration, spécialement autorisé par délibération du dit conseil, en date du 20 mars 1855,

Élisant domicile au siége de la dite société à Paris, place Vendôme, n° 15, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par l'assemblée générale des actionnaires en date du 30 mai 1855,

D'autre part ;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne s'engage à exécuter, moyennant le payement par l'État d'une somme totale de quatre millions de francs (4,000,000 fr.) à prélever jusqu'à due concurrence sur la somme de vingt-quatre millions de francs (24,000,000 fr.), qui doit être versée au trésor par les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux articles 12 et 10 des conventions du 11 avril 1857, approuvées par les décrets et ratifiées par les lois du 19 juin 1857, les routes agricoles à établir dans les départements de la Gironde et des Landes, sur un développement total de cinq cents kilomètres (500 k) environ ; les dites routes déterminées ainsi qu'il suit :

GIRONDE.

De la station de Pierroton à Martignas,
— de Pierroton à Saucats,
— de Marcheprime à Saumos,

De la station de Marcheprime à Hostens,
— de Facture à Arès,
— de Facture à Béliet,
— de la Hume à Sanguinet,
— de Caudos à Sanguinet.
— de Caudos à Salles,
— de Salles à Belin.

LANDES.

De la station de Ichoux à Biscarosse,
— de Ichoux à Sore,
— de Labouheyre à Sainte-Eulalie, avec embranchement de Pontenx à Mimizan,
— de Labouheyre à Trensacq,
— de Sabres à Escource,
— de Sabres à Labrit,
— de Morcenx à Mimizan, avec embranchement d'Onesse à Mézos,
— de Rion à Saint-Julien-en-Born, avec embranchement d'Uza à Lit,
— de Rion à Tartas,
de la Luque à Saint-Girons,
— de la Luque à Pontons,
— de Dax à Castets.

La compagnie s'engage à terminer les travaux dans un délai de quatre ans à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

2. La somme de quatre millions, énoncée à l'article précédent, sera payée par l'Etat en quatre termes égaux d'un million chacun, savoir : un million le 15 février 1858, et les autres termes à la même date des trois années suivantes.

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, que le montant de la dépense faite excède d'un quart le chiffre de l'à-compte à payer.

Dans le cas où la compagnie ne serait pas en mesure de recevoir un terme à l'échéance fixée, ce terme pourra être payé partiellement dans le cours de l'exercice auquel il appartient, au fur et à mesure des justifications faites par la compagnie, sans toutefois

que chaque payement puisse être inférieur à deux cent mille francs.

3. La compagnie sera soumise, pour l'exécution des travaux énoncés à l'article 1er ci-dessus, aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

4. Les travaux entrepris par l'État, antérieurement au décret qui ratifiera la présente convention sur différents points des routes agricoles du département des Landes, seront continués par les entrepreneurs actuels jusqu'à leur entier achèvement. Les comptes de ces travaux seront définitivement arrêtés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Les dépenses excédant cent cinquante mille francs (150,000 fr.) seront payés par la compagnie. La somme de cent cinquante mille francs (150,000 fr.) avancée par l'Etat lui sera remboursée par la compagnie le 10 septembre 1857.

5. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie, après l'accomplissement des formalités voulues par les lois et règlements pour constater l'utilité publique, l'autorisation d'établir des chemins à rails de bois ou de fer le long de tout ou partie des routes agricoles énoncées à l'article 1er ci-dessus.

Les conditions de cette autorisation seront réglées par le cahier des charges ci-annexé.

L'engagement énoncé au § 1er du présent article sera considéré comme nul et non avenu, en ce qui concerne les routes pour lesquelles un décret d'autorisation définitive ne sera pas intervenu dans un délai de quatre ans à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

6. La présente convention ne sera passible que du droit fixe d'un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce
et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

Approuvé l'écriture :

Signé *Emile Pereire.*

Enregistré à Paris, le 11 septembre 1857, folio 163 verso, case 7. Reçu deux francs quarante centimes pour droit et double droit.

Signé *Badereau.*

Cahier des charges pour la construction de routes agricoles dans les landes des départements de la Gironde et des Landes.

Art. 1er. La compagnie des chemins de fer du Midi s'engage à exécuter à forfait, moyennant le payement d'une somme fixe de quatre millions (4,000,000 fr.), imputable jusqu'à due concurrence sur la somme de vingt-quatre millions à verser au trésor par les compagnies d'Orléans et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, conformément aux articles 12 et 10 des conventions du 11 avril 1857, approuvées par les décrets et ratifiées par les lois du 19 juin 1857, les routes agricoles des landes de Gascogne déterminées ci-après :

DÉPARTEMENT DE LA GIRONDE.

De la station de Pierroton à Martignas,
— de Pierroton à Saucats,
— de Marcheprime à Saumos,
— de Marcheprime à Hostens,
— de Facture à Arès,
— de Facture à Béliet,
— de la Hume à Sanguinet,
— de Caudos à Sanguinet,
— de Caudos à Salles,
— de Salles à Belin.

DÉPARTEMENT DES LANDES.

De la station de Ichoux à Biscarosse,
— de Ichoux à Sore,
— de Labouheyre à Sainte-Eulalie, avec embranchement de Pontenx à Mimizan,
— de Labouheyre à Trensacq,
— de Sabres à Escource,
— de Sabres à Labrit,
— de Morcenx à Mimizan, avec embranchement d'Onesse à Mézos,
— de Rion à Saint-Julien-en-Born, avec embranchement d'Uza à Lit,
— de Rion à Tartas,
— de la Luque à Saint-Girons,
— de la Luque à Pontons,
— de Dax à Castets.

2. Ces routes partiront chacune de la gare du chemin de fer à laquelle elle doit se rattacher, et se raccorderont avec ces gares, suivant les dis-

positions qui seront arrêtées par l'administration, sur les propositions de la compagnie.

3. La compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de deux mois en deux mois, les projets complets et détaillés d'une route au moins.

4. Les routes agricoles auront huit mètres (8ᵐ) de largeur entre les arêtes extérieures des accotements.

La largeur des fossés latéraux sera d'un mètre cinquante centimètres, la profondeur de cinquante centimètres, et les talus en seront réglés à quarante cinq degrés, en sorte que la largeur au fond sera de cinquante centimètres. Ces dimensions seront augmentées sur les ordres de l'administration lorsque les circonstances locales l'exigeront.

Le plafond des fossés sera dressé suivant des déclivités propres à assurer partout l'écoulement des eaux.

Dans les endroits où une rampe succédera à une pente, on pourvoira à l'écoulement au point de rencontre, soit par des fossés transversaux, soit par les autres moyens qui seraient jugés préférables.

Les fossés seront remplacés par des caniveaux pavés, dans les traverses des bourgs et villages.

Les talus des déblais et des remblais auront également une inclinaison de trois de base pour deux de hauteur.

5. La chaussée sera en empierrement.

Elle aura trois mètres ($3^m,00$) de largeur et une épaisseur de vingt centimètres ($0^m,20$) mesurée avant le cylindrage. L'administration se réserve la faculté de porter la largeur de la chaussée à quatre mètres ($4^m,00$) en réduisant l'épaisseur à quinze centimètres ($0^m,15$).

La compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, à remplacer sur des parties de route déterminées l'empierrement par du pavé, soit en pierre, soit en bois. Les dispositions de ces chaussées seront soumises à l'approbation de l'administration.

6. La chaussée sera formée de pierre cassée pouvant passer en tous sens par un anneau de six centimètres de diamètre, ou de gravier épuré remplissant la même condition.

L'administration pourra exiger, s'il y a lieu, que cette chaussée soit maintenue latéralement par des bordures en planches de pin.

Avant d'être livrée à la circulation, la chaussée devra être cylindrée au moyen de rouleaux compresseurs, avec l'emploi de matière d'agrégation, suivant les méthodes en usage dans le service des ponts-et-chaussées. Ce travail sera exécuté de manière à assurer la parfaite liaison des matériaux.

7. Les projets à présenter devront comprendre l'indication et la description précise des ouvrages d'art nécessaires à l'écoulement des eaux.

On y joindra les dessins détaillés de ces ouvrages, et l'on fera connaître la nature et la qualité des matériaux à employer dans leur construction.

8. Les terrains nécessaires pour l'établissement des routes seront livrés à la compagnie par l'administration.

9. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien des routes. Elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de Préfecture, sauf pourvoi devant le conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

10. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

11. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges, et de vérifier les éléments des comptes de dépenses.

12. Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à une réception provisoire.

La réception définitive sera prononcée, s'il y a lieu, à l'expiration du délai de garantie, qui sera d'un an après la réception provisoire.

Pendant ce délai, la compagnie devra entretenir constamment en bon état les routes et les ouvrages qui en dépendent, de manière que la circulation y soit toujours facile.

Les frais d'entretien resteront entièrement à la charge de la compagnie, qui demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration pour tout ce qui concerne cet entretien.

Si, pendant le délai de garantie, les routes ne sont pas constamment entretenues en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie.

La compagnie devra livrer les routes en parfait état d'entretien dans toutes leurs parties, pour avoir droit à la réception définitive.

13. Les réceptions pourront être partielles, pourvu qu'elles embrassent une route entière ou une section de route aboutissant à un centre de population.

14. Si, dans un délai de six mois à dater de l'approbation de sa soumission, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux

qu'elle est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés dans les deux mois qui suivront le jour où les terrains lui auront été livrés, le marché sera regardé comme nul et non avenu, sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque. En outre, la somme de cent cinquante mille francs payée par la compagnie, en exécution de l'article 4 de la convention du 1er août 1857, pour le remboursement des avances faites, deviendra la propriété de l'Etat et restera acquise au trésor public.

15. Dans le cas où les travaux viendraient à languir faute de matériaux, d'ouvriers, etc., de manière à faire craindre qu'ils ne soient pas achevés dans le délai prescrit, le ministre, par un arrêté qui sera notifié à la compagnie, prescrira l'établissement d'une régie aux frais de la dite compagnie, si, à l'époque fixée, elle n'a pas satisfait aux dispositions qui lui seront indiquées.

Si, à l'expiration du délai, elle n'a pas satisfait à ces dispositions, il sera organisé immédiatement, et sans autre formalité, une régie aux frais de la compagnie. L'administration pourra ensuite, et selon les circonstances de l'affaire, ordonner la continuation de la régie ou prononcer la résiliation du marché, et faire procéder à une adjudication sur folle enchère.

Dans ces divers cas, les excédants de dépense seront prélevés sur les sommes qui pourraient être dues à la compagnie.

16. Si la compagnie employait des matériaux de mauvaise qualité, ou si les travaux n'étaient pas exécutés conformément aux règles de l'art et aux conditions du présent cahier des charges, les faits seraient constatés par des procès-verbaux qu'on notifierait à la compagnie. Elle serait mise en demeure de remplacer les matériaux reconnus défectueux et de remplir les conditions de son marché dans le délai qui lui serait fixé, faute de quoi il y serait pourvu à ses frais, et les dépenses seraient acquittées comme il est dit au dernier paragraphe de l'article précédent.

17. Le prix à forfait de quatre millions, fixé par l'article 1er ci-dessus, demeurera invariable et ne pourra être augmenté pour quelque motif que ce soit. Il sera payé conformément aux dispositions de la convention déjà mentionnée.

Les raccordements des routes agricoles avec les routes et chemins existants, ainsi que tous les travaux complémentaires dont la nécessité viendrait à être reconnue, soit avant, soit après l'ouverture des routes jusqu'au jour de la réception définitive, seront à la charge de la compagnie, et ne pourront donner lieu de sa part à aucune réclamation d'indemnité.

18. La compagnie devra avoir, dans chacun des chefs-lieux des départements de la Gironde et des Landes, un représentant auquel elle aura donné pouvoir d'agir pour elle.

Dans le cas où elle négligerait cette obligation, les significations ou notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser seront valables lorsqu'elles auront été faites au secrétariat général de la préfecture.

19. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution et de l'interprétation des clauses du présent

cahier des charges, seront jugées par le conseil de préfecture du département des Landes, sauf recours au conseil d'Etat.

Arrêté à Paris, le 1er août 1857.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

Cahier des charges pour l'établissement de chemins à rails de bois ou de fer sur l'un des accotements des routes agricoles des landes de Gascogne.

Art. 1er. Les chemins à rails de bois ou de fer que la compagnie des chemins de fer du Midi sera autorisée à établir latéralement aux routes agricoles des départements de la Gironde et des Landes, seront soumis aux dispositions qui suivent.

2. La largeur de l'accotement de la route agricole, le long duquel devra être posée la voie de bois, sera augmentée de deux mètres cinquante centimètres (2m,50).

La largeur de la voie entre les bords extérieurs des rails devra être d'un mètre quarante-cinq centimètres (1m,45).

Le profil en long ne sera autre que celui de la route elle-même.

3. A dater de l'homologation de la convention, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, de trois mois en trois mois, le projet complet et définitif du chemin, pour une route au moins.

Le plan apporté à l'échelle de un à cinq mille indiquera la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long, suivant l'axe de la route, le tableau des pentes et rampes, un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages, et notamment le projet détaillé de la voie en bois.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle jugerait utile d'introduire, mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

4. Le chemin sera établi à une voie, sauf dans l'emplacement et aux abords des gares.

5. Les alignements se rattacheront suivant des courbes dont le rayon minimum sera de cent mètres (100m).

Cependant, dans le cas d'obstacles que l'administration appréciera, comme dans le cas de rencontre de deux lignes ou embranchements de chemins de bois, les raccordements pourront être établis au moyen de plaques tournantes.

6. Indépendamment des gares de départ et d'arrivée, il sera établi des gares intermédiaires partout où elles seront reconnues utiles.

Le nombre, l'emplacement, la surface et les dispositions de ces gares seront déterminées par l'administration, après enquête préalable.

7. Tous les bâtiments, gares et autres ouvrages quelconques seront établis en dehors de l'emplacement occupé par la route agricole.

8. Les croisements des routes impériales et départementales feront l'objet de projets spéciaux qui seront soumis à l'approbation de l'administration.

Les rails et la voie qui les supporte devront être disposés de manière qu'il ne résulte de ces croisements aucun obstacle pour la circulation.

9. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendant de l'entreprise.

10. La compagnie ne pourra faire de dépôts sur aucune partie de la route agricole, ni obstruer les fossés, ni dénaturer, de quelque manière que ce soit, les ouvrages de la route, ni enfin exercer sur les dépendances de cette route d'autres servitudes que celles qui résulteront de l'établissement et de l'exploitation du chemin à rails.

11. Toutes les dépenses nécessaires pour l'établissement des chemins à rails, de quelque nature qu'elles soient, seront supportées par la compagnie.

12. La compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

13. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'Etat. Elle pourra, en conséquence, se procurer, par les mêmes voies, les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des privilèges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs des travaux publics, à la charge, par elle, d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au conseil d'Etat, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

14. Les indemnités pour occupation temporaire ou détériorations de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

15. Pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour résultat d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

16. A mesure que les travaux d'un des chemins concédés seront terminés, il sera procédé à sa réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera ; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après l'homologation par l'administration supérieure.

A partir de cette homologation, la compagnie pourra mettre le chemin en service et y percevoir les droits de péage et les frais de transport ci-après déterminés.

17. Après l'achèvement des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du chemin et de ses dépendances.

Elle fera dresser, également à ses frais, un état descriptif des ouvrages de toute espèce qui auront été ex cutés.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

18. Le chemin et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence et d'accident, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront à la charge de la compagnie, qui demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration pour tout ce qui concerne cet entretien et ces réparations.

Si le chemin une fois terminé n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

19. Les frais de visite, de surveillance, de réception des travaux seront supportés par la compagnie.

Ces frais seront réglés par l'administration supérieure sur la proposition du préfet du département, et la compagnie sera tenue d'en verser le montant dans la caisse du receveur général pour être attribué à qui de droit.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contribution publique.

20. Les chemins à rails de bois seront terminés dans un délai de quatre ans à partir du décret d'autorisation définitive.

Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux du chemin dans les délais fixés ci-dessus, et faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

21. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par les dépendances du chemin, abstraction faite des terrains

dépendant de la route agricole ; la cote en sera calculée, comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

22. Les règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'usage et la conservation du chemin et les ouvrages qui en dépendent. Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie.

La compagnie est autorisée à faire, sous l'approbation de l'administration, les règlements qu'elle jugera utiles pour le service et l'exploitation du chemin.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie, pour tous ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de bois.

23. La compagnie ne pourra se servir de machines locomotives à vapeur sur les chemins de bois. Si plus tard elle était dans l'intention d'employer ce moyen de traction, elle en devrait faire l'objet d'une demande spéciale, sur laquelle il serait statué ce que de droit par l'administration.

24. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire conformément au présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui concède, conformément à la convention en date du 1er août 1857, jusqu'à l'expiration de la concession des chemins de fer du Midi, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ce transport à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distances ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. De plus, pour toute distance parcourue, moindre de cinq kilomètres, le droit sera perçu comme pour cinq kilomètres entiers.

Le poids du tonneau ou de la tonne est de mille kilogrammes. Les fractions de poids ne seront comptées que par cinquième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et deux cents kilogrammes payera comme deux cents kilogrammes ; entre deux cents et quatre cents, comme quatre cents, et ainsi de suite.

TARIF.	PRIX		
	de péage	de transport	TOTAL
1° MARCHANDISE PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Matériaux de construction destinés à l'exécution et à l'entretien des routes agricoles et des ouvrages d'art qui en font partie.	0 05	0 15	0 20
Mêmes matériaux pour l'exécution et l'entretien des autres routes et chemins publics.	0 06	0 15	0 21
Houilles, marnes, argiles, pierres, chaux, cendres et engrais de toute nature.	0 06	0 15	0 21
Bois et toutes autres marchandises.	0 11	0 15	0 26
2° OBJETS DIVERS PAR TONNE ET PAR KILOMÈTRE.			
Wagon, chariot ou autre voiture destinée au transport sur le chemin, y passant à vide. .	0 07	0 13	0 20

Tout wagon, chariot ou voiture dont le chargement ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur ces mêmes voitures à vide sera considéré et taxé comme étant à vide.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins.

Tous changements apportés dans les tarifs devront être homologués par des arrêtés du préfet rendus sur la proposition de la compagnie et annoncés au moins un mois d'avance par des affiches.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où des perceptions auraient eu lieu à des prix inférieurs à ceux des tarifs, l'administration pourra déclarer la réduction consentie applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai de trois mois.

25. Dans le cas où, par la suite, la compagnie se proposerait de perfectionner le système de la voie et d'accélérer la vitesse de manière à permettre de faire le transport des bestiaux et marchandises à des vitesses de plus de dix kilomètres à l'heure, ainsi que le transport des voyageurs, les conditions et les tarifs applicables à ce nouveau mode d'exploitation seraient réglés par l'administration supérieure, sur les propositions de la compagnie.

26. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont pas applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de deux mille cinq cents kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de deux mille cinq cents à trois mille cinq cents kilogrammes, ni à faire ou laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement péserait de quatre mille à cinq mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les frais de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de trois mille cinq cents kilogrammes ; ni à faire ou laisser circuler les voitures qui, chargement compris, péseraient plus de cinq mille kilogrammes.

27. Les prix de transport déterminés au tarif, ne sont pas applicables :

1° Aux denrées et objets qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes ;

2° A tout paquet ou colis pesant isolément moins de deux cents kilogrammes, à moins que ces paquets ou colis ne fassent partie d'envois, pesant ensemble au delà de deux cents kilogrammes, d'objets adressés par une même personne à une même personne, quoique emballés à part.

Dans les deux cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés par l'administration, sur les propositions de la compagnie.

Au-dessous de cent kilogrammes, et quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de soixante centimes.

28. La compagnie sera tenue d'effectuer, sans retard et d'une manière suivie, sur chacun des chemins concédés, le transport des matériaux de cosntruction et d'entretien de la route qui auront été déposés aux divers lieux de chargement. Ce transport sera obligatoire, jusqu'à concurrence de trente tonnes par jour au prix réduit de vingt centimes (0f 20) par tonne et par kilomètre stipulé au tarif.

Tout transport de matériaux pour lequel la compagnie ne se serait pas conformée aux dispositions qui précèdent, ne donnera lieu qu'à une perception de dix centimes (0f 10) par tonne, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu.

29. Si le Gouvernement avait besoin de diriger un matériel militaire sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de bois, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et au prix réduit de vingt centimes (0f 20) par tonne et par kilomètre, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin.

30. Au moyen de la perception des prix et des droits réglés ainsi qu'il vient d'être dit, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, à ses frais et par ses propres moyens, le transport des denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiées.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins de la com-

pagnie, seront fixés par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

31. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années à dater du délai fixé par l'article 20 pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin. Pour régler le prix de rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira le produit des deux plus faibles années, et l'on établira le produit au moyen de cinq autres.

Il sera ajouté à ce produit net le tiers de son montant, si le rachat a lieu dans la première période de cinq années, à dater de l'époque où le droit en est ouvert au Gouvernement; un quart si le rachat n'est opéré que dans la seconde période de cinq années, et un cinquième seulement pour les autres périodes.

Le produit net moyen, accru ainsi qu'on vient de le dire, formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

32. Si, à une époque quelconque, des modifications ou améliorations survenues dans les moyens de transport des landes, ou toute autre cause, venaient à rendre inutiles un ou plusieurs des chemins à rails de bois ou de fer, la compagnie, sur sa demande, pourra être autorisée par l'administration supérieure à les supprimer.

Dans ce cas, la zone de deux mètres cinquante centimètres de largeur, sur laquelle doit être établi le chemin à rails, sera définitivement incorporée à la route; la compagnie sera tenue, dans le délai qui sera fixé par l'administration, d'en régler la surface suivant le profil de la route, et de remettre en état toutes les parties de la voie publique, qu'elle aurait empruntées.

La compagnie aura le droit de disposer, comme elle avisera, des matériaux de la voie ainsi que des terrains et des établissements qu'elle aurait acquis ou créés en dehors des superficies occupées par les chemins à rails, sauf le droit de rétrocession résultant, pour les anciens propriétaires de l'article 60 de la loi du 3 mai 1841.

33. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné à l'article 17.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin à rails, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissement au point de départ et d'arrivée, maisons de garde et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, grues, ponts à bascules, et en général tous autres objets immobiliers, qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin, et de les employer à rétablir en bon état le dit chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers tels que wagons, chariots, voitures, matériaux et approvisionnements de tout genre, et objets immobiliers, tels que écuries pour bêtes de trait, remises de voitures, ateliers de sellerie et tous autres non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre, à dire d'experts, si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder également à dire d'experts.

34. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, canal, chemin à rails de bois ou de fers dans la contrée où sont situés les chemins projetés, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part de la compagnie.

35. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins à rails de bois, s'embranchant sur ceux qui font l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement des mêmes chemins.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements ou prolongements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucune difficulté pour la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les concessionnaires des chemins d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des réglements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures et wagons sur les chemins que concerne le présent cahier des charges. Cette faculté sera réciproque pour ces derniers à l'égard des dits embranchements et prolongements.

36. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la police et la surveillance du chemin et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront en ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

37. La compagnie devra avoir au chef-lieu du département un représentant auquel elle aura donné pouvoir d'agir pour elle.

Dans le cas où elle négligerait cette obligation, les significations ou notifications qu'il y aurait lieu de lui adresser seront valables lorsqu'elles auront été faites au secrétariat de la préfecture.

38. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département des Landes, sauf recours au conseil d'État.

Arrête à Paris, le 1er août 1857.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Signé E. Rouher.

BULLETIN DES LOIS

N° 713.

N° 6725. — *Décret impérial qui approuve la Convention passée, le 29 mai 1858, entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, pour l'affermage du canal du Midi.*

Du 21 Juin 1858.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu le décret impérial du 10 mars 1810 (1), constitutif de la compagnie du canal du Midi, et l'ordonnance royale du 25 avril 1823 (2);

Vu l'ordonnance royale du 30 juillet 1838 (3), portant modification du tarif du dit canal;

Vu la loi du 8 juillet 1852 et notre décret du 24 août de la même année (4), relatifs à la concession du chemin de fer de oBrdeaux à Cette et du canal latéral à la Garonne, et desquels il résulte que l'exploitation du canal a été réunie à l'exploitation du chemin de fer; ensemble le cahier des charges annexé à la

(1) IXe série, Bull. 595, n° 7517.
(2) VIIe série. Bull. 602, n° 14514.
(3) IXe série, Bull. 595, n° 7516.
(4) X^e série, Bull. 573, n° 4401.

loi du 8 juillet 1852, et spécialement le titre III du dit cahier des charges;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4;

Vu la convention provisoire passée, le 29 mai 1858, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne;

Notre conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er Est et demeure approuvée la convention provisoire passée le 29 mai 1858, entre notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne; la dite convention portant approbation du traité par lequel la compagnie du canal du Midi afferme pour un laps de quarante ans l'exploitation de ce canal à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Toutefois, il ne sera donné suite à l'article 7 du traité sus-énoncé que sous la condition d'une modification aux statuts de la société anonyme des chemins de fer du Midi régulièrement approuvée.

La convention sus-énoncée restera annexée au présent décret.

2. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 21 juin 1858.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

Convention entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics, et la Compagnie des chemins de fer du Midi, pour l'affermage du canal du Midi.

L'an mil huit cent cinquante-huit et le vingt-neuf mai.

Entre les soussignés :

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, d'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*, la dite compagnie représentée par

M. *Émile Pereire*, président du conseil d'administration, spécialement autorisé par délibération du dit conseil en date du 21 mai 1858,

Élisant domicile au siége de la dite société, à Paris, place Vendôme, n° 15, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été donnés par la délibération du conseil précitée, sous la réserve de la ratification par l'assemblée générale des actionnaires.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

ART. 1er. Est et demeure approuvé le traité passé, le 29 mai 1858, entre la compagnie du canal du Midi et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, traité par lequel cette dernière compagnie prend à bail, pour un laps de quarante années, le canal du Midi, ses annexes et embranchements, moyennant les conditions acceptées par les deux parties.

En conséquence, la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne est substituée, pour l'exploitation du canal du Midi et de ses embranchements, aux droits et obligations résultant des édits, décrets et ordonnances relatifs au dit canal, et sous la réserve des conditions énoncées à l'article 2 et à l'article 3 ci-après.

Le traité restera annexé à la présente convention.

2. Le tarif des droits à percevoir sur le canal latéral à la Garonne, conformément à l'article 60 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, est modifié, ainsi qu'il suit, pour toute la durée du bail d'affermage passé entre les compagnies sus-nommées.

Il sera perçu par tonne et par kilomètre :

Pour les marchandises de 1re classe,

A la remonte.	0f	04c
A la descente.	0	03

Pour les marchandises de 2e classe,

A la remonte.	0	03
A la descente..	0	02

Par mètre cube d'assemblage, sans déduction du vide :

TRAINS DE CHARPENTE.

A la remonte.	0	03
A la descente.	0	02

TRAINS DE BOIS A BRULER.

A la remonte.	0	02
A la descente.	0	01

Toutes les autres dispositions du tarif déterminées par le dit cahier des charges sont maintenues.

3. Le tarif à percevoir sur le canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage sus-énoncé, est fixé ainsi qu'il suit :

TARIF.

VOYAGEURS (par tête et par kilomètre).

De 1re classe..	0f	03c
De 2e classe.	0	02

BESTIAUX (par tête et par kilomètre).

Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait.	0	03
Veaux, porcs.	0	01 5
Moutons, brebis, agneaux, chèvres..	0	01 5

MARCHANDISES (par tonne et par kilomètre).

1re classe.

Arbres et arbustes. — Poissons frais, huîtres, volailles et viandes fraîches, œufs, beurre, miel, légumes frais, fruits verts. — Passementerie, rubanerie, parfumerie, papeterie, ébénisterie, glaces et meubles. — Nacre, ivoire, écaille, paille d'Italie. — Soieries, rouenneries, draperies, toiles, tissus de toute nature, vêtements 0f 06c

2e classe.

Tabac, houblons, garances, indigo, sorgho, plantes industrielles non dénommées. — Amandes, châtaignes, pruneaux, pommes de terre, fruits secs et confits.— Bois de teinture, bois exotiques bruts, bois ouvrés.—Chanvres, lins, cotons, laines, soies, matières textiles. — Fils, cordes, cordages et agrès. — Sucres et mélasses.— Graines tinctoriales, oléagineuses et fourragères. — Vins, vinaigres, liqueurs, spiritueux, boissons fermentées.— Céréales, grains, avoine, millet, maïs, orge, farineux, fécules, légumes secs, riz, denrées alimentaires. — Cafés, épiceries, denrées coloniales, drogueries et produits pharmaceutiques. — Peaux et cuirs, bruts ou préparés, crins, soies de porcs, dépouilles et poils d'animaux. — Cires, gommes, graisses, suifs, huiles animales et végétales, savons, essences. — Acides, soudes et potasses, sulfates, aluns, verdets, tartres et produits chimiques non dénommés. — Cristaux, porcelaines, verres, faïence et poterie non dénommée. — Ferronnerie, quincaillerie, métaux ouvrés, fonte moulée, matériel de guerre. — Corne ouvrée, objets manufacturés. — Liége, chardons, soufre, fanons de baleines, matières premières pour l'industrie non dénommées. — Poissons secs ou salés, viandes fumées ou salées, fromages, charcuteries. — Caisses, sacs, paniers, futailles vides et emballages. 0f 05c

3e classe.

Bois de charpente, de charronnage, de menuiserie et d'ébénisterie, sciés et débités, mais non ouvrés, madriers, planches, voliges, lattes et bardeaux, merrains, douelles et douves, chevrons, perches, poteaux, cercles en bois,

échalas, écorces et tan.— Son et issues, tourteaux et résidus propres à l'alimentation du bétail, bourres, étoupes, déchets de coton, dégras, chiffons, os bruts, vieux cordages, cornes brutes et cornailles, sabots de bétail, rognures de métaux, verre cassé et déchets de toute nature. — Nattes, paillassons, sparterie, balais. — Noir animal, guano, phosphates bruts ou préparés, engrais commerciaux non dénommés. — Sel marin et sel gemme brut ou raffiné. — Brai, goudron, bitume, poix, asphaltes, co ophanes, gommes et résines. — Métaux communs en barre, fils, feuilles, lingots ou saumons, fontes brutes. — Albâtre brut, marbres en tranches, ocres, sumac, pierres lithographiques, pierres ponces, pierres à aiguiser, filtres en grès, meules et pierres sculptées. 0f 04c

4e *classe.*

Foin, paille, fourrages verts ou secs et plantes fourragères.— Bois de charpente et de charronnage, de menuiserie et d'ébénisterie en grume, bois à brûler, souches, fagots et fascines, osiers en bottes. — Coke et charbon de bois. — Briques, tuiles, carreaux, tuyaux en poterie pour conduites d'eau et drainage, terres cuites pour constructions. — Ardoises, dalles, pierres de taille travaillées, marbres en bloc. — Ciment, pouzzolane, chaux calcinée, plâtre cuit, terres réfractaires, kaolin, feldspath, chaux fluatée, talc, craie, blanc d'Espagne, cendres. — Manganèse, minerais de cuivre, de plomb, de zinc ou autres métaux non dénommés, féraille, vieille fonte. 0f 03c

5e *classe.*

Houille, lignite, tourbe, mottes à brûler.— Cendres de bois lessivées et cendres de houille. — Terre végétale, terre de bruyère, sable, gravier, marne et argiles communes. — Fumiers, boues, vidanges et poudrettes. — Marcs de raisins, varechs, paille et joncs pour litières.— Pierres de taille brutes, moellons, meulières.—Pavés, pierres à chaux et à plâtre, pierres cassées pour l'entretien des routes. — Minerai de fer, castine, scories de métaux fossiles. 0f 02c

RADEAUX (par kilomètre).

Trains de bois de charpente, par mètre cube d'assemblage, sans déduction du vide 0f 03c

Trains de bois à brûler 0 02

BATEAUX VIDES.

Bateaux non flottants transportés, par tonne et par kilomètre 0 04

BATEAUX FLOTTANTS VIDES.

Bateaux jaugeant quatre-vingts tonnes et au-dessus, et bateaux d'agrément, par bateaux 0 10

Bateaux jaugeant vingt tonnes et moins de quatre-vingts tonnes, par bateau. 0 07 5

Bateaux jaugeant moins de vingt tonnes, par bateau. 0 05

La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne demeure d'ailleurs soumise, pour l'exploitation du canal du Midi, aux dispositions des paragraphes 3, 4 et 5 de l'article 60, des articles 61 et 62, du paragraphe 2 de l'article 63 et de l'article 65 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Signé E. ROUHER.

Approuvé l'écriture :

Signé E. PEREIRE.

Enregistré à Paris, le 16 juin 1859, folio 26 verso, case 2. Reçu quatre francs ; décime, quarante centimes,

Signé *Badereau.*

Entre la compagnie du canal du Midi, société constituée par décret du dix mars mil huit cent dix, dont le siége est à Paris, rue Duphot, no 10.

Représentée par MM.

Comte *Georges de Riquet de Caraman*, officier de la Légion-d'Honneur, président du comité d'administration, demeurant à Paris, rue de Lille, 70;

Joseph de Riquet, prince de *Caraman*, prince de *Chimay*, grand cordon de l'ordre royal de Léopold de Belgique, grand-croix de l'ordre impérial de la Légion-d'Honneur, domicilié à Chimay (Belgique), actuellement à Paris, quai Malaquais, n° 17;

Marthe-Camille Bachasson, comte de *Montalivet*, grand croix de l'ordre impérial de la Légion-d'Honneur, membre de l'Institut, demeurant à Paris, rue de la Madeleine, n 33;

Tous membres du comité d'administration, délégués par le dit comité,

D'une part,

Et la Compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, société anonyme, dont le siége est à Paris, place Vendôme, n° 15,

Représentée par M. *Emile Pereire*, président du comité d'administration de la dite compagnie, autorisé aux fins du présent traité par délibération du conseil d'administration en date du 5 juin 1857,

D'autre part,

Il est convenu ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie du canal du Midi donne à bail à la compagnie des chemins de fer du Midi, qui accepte :

Le canal du Midi, ses annexes et embranchements, réservoirs, rigoles d'alimentation, berges, francs-bords, chemins de hallage, ports, chantiers, maisons d'éclusiers, terrains, maisons d'habitation, bâtiments d'exploitation, d'administration et autres en quelque lieu qu'ils soient situés; grues, engins divers, usines, barrages, chutes d'eau, barques, bateaux-postes, bateaux à vapeur, matériel de navigation, agrès, outils, ustensiles formant le matériel des chantiers et ateliers, meubles et objets mobiliers de toute nature.

Et généralement tous les biens et droits mobiliers et immobiliers possédés par la compagnie du Canal du Midi à quelque titre que ce puisse être sans aucune exception ni réserve, autres que celles qui seront exprimées aux présentes.

2. — Sont réservés à la compagnie du canal du Midi : les espèces en caisse, les valeurs en portefeuille et toutes les sommes à elle dues au jour où la compagnie des chemins de fer du Midi entrera en jouissanee des biens à elle loués.

Lui sont encore réservées :

1° La jouissance des objets mobiliers et immobiliers énoncés sous dix articles, à l'annexe ci-après ;

2° Les archives du canal et la jouissance du bâtiment qui les contient, ainsi que des bâtiments se trouvant dans la cour des archives.

La compagnie des chemins de fer aura le droit, à toute époque, de consulter les dites archives et d'y puiser tous les renseignements qui lui seraient nécessaires.

Par contre, la compagnie du canal du Midi liquidera, acquittera et éteindra toutes dettes actuelles afférentes aux biens mobiliers et immobiliers par elles données à bail à la compagnie des chemins de fer du Midi, quelles qu'en soit la cause et la nature.

Elle reste en outre chargée de la liquidation et du payement des travaux entrepris sur les projets approuvés par le Gouvernement pour l'amélioration du canal.

3. — Sauf ce qui vient d'être stipulé à l'article précédent, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée, par l'effet du présent bail et pour toute sa durée, activement et passivement à tous les droits généralement quelconques de la compagnie du canal du Midi pour la jouissance et l'exploitation du canal, de ses embranchements, annexes et dépendances de toute nature.

Notamment elle fixera les tarifs d'après les décrets et ordonnances en vigueur, percevra les péages, redevances et produits de toute sorte à compter du jour de son entrée en possession, affermera ou exploitera à son profit, les domaines, bâtiments et dépendances, la pêche, les eaux motrices et d'irrigation.

4. — Ce bail est consenti et accepté pour le laps de quarante années consécutives, qui commenceront le 1er juillet 1858 et finiront le 30 juin 1898.

5. — Il est fait aux clauses et conditions suivantes :

1° La compagnie des chemins de fer du Midi remplira et exécutera, aux lieu et place de la compagnie du canal du Midi, toutes les charges et obligations dont celle-ci est tenue, tant activement que passivement, et notamment tous les baux et locations faits par elle ou à elle faits.

2° Elle ne pourra apporter aux travaux existants aucune modification ayant pour objet de changer les conditions de la navigation, sans avoir préalablement obtenu le consentement de la compagnie du canal du Midi et l'approbation de l'administration des ponts et chaussées.

3° Elle maintiendra le canal et toutes ses dépendances en bon état de réparation et d'entretien, et, dans aucun cas, la compagnie du canal du Midi ne sera responsable des cas de force majeure, tels qu'inondations, incendies, etc,

La compagnie des chemins de fer du Midi payera, en sus du prix du bail ci-après stipulé, les contributions mises ou à mettre sur les propriétés qui lui sont affermées, ainsi que les redevances de toute nature; elle exécutera également les polices d'assurances, en payera les primes, le tout à partir du 1er juillet prochain.

Elle sera tenue, ainsi qu'elle s'y oblige, de faire assurer tous les bâtiments dépendant du canal.

En ce qui concerne les arbres plantés sur le domaine du canal, elle se conformera aux règles d'aménagement qui seront fixées d'accord entre les parties; elle remplacera les arbres morts ou abattus en conservant les arbres qui servent à l'embellissement des villes et des localités traversées, et qui ne pourront être abattus, sauf le cas de remplacement des arbres morts, que du consentement de la compagnie du canal du Midi.

4° Il sera dressé, de commun accord entre les parties, un état descriptif du canal, des ouvrages, bâtiments et constructions, de tout le mobilier, ainsi que de tout le matériel de navigation, d'exploitation et d'outillage, avec indication du degré d'entretien dans lequel ils se trouveront et de la valeur des objets mobiliers au jour où le bail commencera à courir.

A l'expiration du bail, la compagnie sera tenue de rendre le canal et les immeubles en bon état d'entretien, et, pour les objets mobiliers, de les rendre dans l'état où ils auront été livrés lors de l'entrée en jouissance ou d'en payer la valeur.

La compagnie des chemins de fer du Midi se réservant, en ce qui concerne le matériel, le mobilier et l'outillage, de ne prendre en charge que les objets à sa convenance pour son exploitation.

Les objets qu'elle aura délaissés resteront à la libre disposition de la compagnie du canal du Midi.

5° La compagnie des chemins de fer du Midi conservera l'entière jouissance de tous domaines, de toutes constructions, de tous objets de matériel, d'outillage et autres qu'elle aurait acquis, élevés ou créés pendant la durée de son bail.

Tous les travaux qui seront exécutés par elle dans le lit du canal, tous les ouvrages tels que prises d'eau, d'irrigations, rigoles et réservoirs qui seraient établis par elle pour augmenter l'alimentation du canal et améliorer la navigation, resteront, à l'expiration du bail, la propriété de la compagnie du canal du Midi, et ce, sans indemnité.

Les constructions que la compagnie des chemins de fer du Midi aurait élevées sur les terrains ou domaines appartenant à la compagnie du canal du Midi, et le matériel d'exploitation qu'elle au-

rait créé, seront enlevés par elle au jour de l'expiration du bail, si mieux n'aime la compagnie du canal les acquérir à prix fixé de commun accord, ou, à défaut, par experts.

La compagnie du canal du Midi aura la faculté d'acquérir, si bon lui semble, soit amiablement, soit à dire d'experts, de la manière qui vient d'être dite, tels autres immeubles ou tels objets mobiliers qui seraient à sa convenance parmi ceux que la compagnie des chemins de fer du Midi aurait acquis ou créés en vue de l'exploitation du canal.

6. — Le présent bail est, en outre, consenti moyennant le prix annuel de :

1° Sept cent dix mille six cents francs, représentant l'intérêt des actions composant le fonds social;

2° Trente-deux mille quatre cents francs arbitrés à forfait pour frais d'administration, lesquelles sommes réunies forment celle totale de sept cent quarante-trois mille francs, que la compagnie des chemins de fer du Midi s'oblige à payer à la compagnie du canal du Midi, au siége de celle-ci, à Paris, par moitié, le 10 octobre et le 10 avril de chaque année, pour le premier trimestre échu être payé le 10 octobre 1858, et, à partir de cette époque, chaque semestre être payé aux époques ci-dessus énoncées.

De plus, la compagnie des chemins de fer du Midi s'engage, 1° à fournir et à verser à la compagnie du canal du Midi la somme nécessaire pour le service, aux époques auxquelles celle-ci en est tenue, de l'intérêt et de l'amortissement d'un emprunt de huit mille obligations de trois cents francs chacune, contracté par elle et autorisé par décret du 9 janvier 1856, et dont les conditions ont été bien expliquées entre les parties; 2° à payer, à partir du jour de son entrée en jouissance, les pensions dues aux employés actuellement retraités du canal du Midi, et à liquider ultérieurement et payer celles qui peuvent être dues aux employés en exercice, le tout de la manière établie par les usages de la compagnie du canal du Midi et conformément aux règlements en vigueur dans la dite compagnie.

7. — Deux membres de l'Assemblée générale des actionnaires du canal du Midi désignés par la dite Assemblée feront partie du Conseil d'administration de la compagnie des chemins de fer du Midi.

8. — Pour l'exécution des présentes les parties font élection de domicile attributive de juridiction à Paris, à leur siége social respectif.

9. — Le présent traité est subordonné à l'approbation de l'Assemblée générale des actionnaires du canal du Midi et à l'approbation du Gouvernement.

Fait double à Paris, le 20 mai 1858.

Signé Comte G. DE CARAMAN.
Signé Prince DE CHIMAY.
Signé MONTALIVET.
Signé EMILE PEREIRE.

Bureau des actes sous seings privés.

Enregistré à Paris, le 5 mai 1859, folio 97 verso, case 2, volume 117 *bis*. Reçu soixante et quinze mille sept cent cinquante-sept francs, décime compris. (Décision ministérielle du 19 avril 1859, qui accorde la remise du droit en sus.)

Signé POMMEY.

ANNEXE.

Etat des réserves faites par la compagnie du canal du Midi en vertu de l'article 2 ci-dessus.

1° Le bateau de représentation pour la tournée des censeurs, les meubles et le mobilier en dépendant, les meubles et le mobilier de l'administration à Paris;

2° Les bateaux et agrès dépendant de l'ancienne entreprise des transports accélérés, en liquidation depuis le mois de février 1857;

3° La maison occupée par les bureaux et logements des transports accélérés à Cette, et devant être vendue pour la liquidation de ce service;

4° Le domaine de Haurouse, ses bâtiments et dépendances;

5° Les domaines de Lancastre, de Sujol, de Bouscaud et de la Tour, situés sur les bords du réservoir de Saint-Féréol;

6° L'ancien lit de Foucauld, aux abords de Carcassonne;

7° Les terrains de l'ancien contour de l'Hers;

8° Le terrain de l'ancienne pépinière, aux abords de Castelnaudary;

9° Le terrain de l'ancienne pépinière borné par la rigole de Cesse, à Mirepeisset;

10° La maison du Fresquel occupée par un employé pensionné.

Signé Comte G. DE CARAMAN.
Signé MONTALIVET.
Signé EMILE PEREIRE.

Bureau des actes sous seing privé.

Enregistré à Paris, le 5 mai 1859, folio 99 verso, case 4. Reçu deux francs vingt centimes, décime compris.

Signé POMMEY.

Pour copie conforme :

Le Président du Conseil d'administration,
Signé EMILE PEREIRE.

Le Secrétaire de la compagnie,
Signé POUJARD'HIEU.

BULLETIN DES LOIS

N° 630.

N° 5870. — Décret Impérial *qui modifie l'article 1er du Cahier des charges annexé au décret du 1er août 1857, portant concession des Chemins de fer des Pyrénées.*

Du 31 Août 1858.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 1er août 1857 (1), portant concession des chemins de fer des Pyrénées, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés, et notamment les paragraphes 15 et 16 de l'article 1er du dit cahier des charges, contenant la description du tracé des lignes d'Agen à Tarbes et de Mont-de-Marsan à ou près Rabastens ;

Vu les projets présentés par la compagnie pour les sections de ces deux dernières lignes, comprises, l'une entre Rabastens et Tarbes, et l'autre entre Maubourguet et Tarbes, projets d'après lesquels le point de réunion des dites lignes serait reporté de Rabastens à Andrest, sur la rive gauche de l'Adour ;

Vu le dossier de l'enquête ouverte dans le département des Hautes-Pyrénées et spécialement la délibération de la commission d'enquête du 5 juillet 1858 ;

Vu les rapports des ingénieurs du contrôle, du 13 du dit mois de juillet ;

(1) Bull. 544, n. 4994.

Vu les avis du préfet des Hautes-Pyrénées, des 21 mai et 15 juillet ;

Les observations du préfet du Gers, des 6 avril et 26 juin ;

Les avis du conseil général des ponts et chaussées, des 31 mai et 29 juillet 1858 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Notre Conseil d'état entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Les dispositions des paragraphes 15 et 16 de l'article 1er du cahier des charges annexé au décret du 1er août 1857, portant concession des chemins pyrénéens, sont modifiées ainsi qu'il suit :

La ligne d'Agen à Tarbes se détachera du chemin de Bordeaux à Cette en un point à déterminer près d'Agen, suivra la vallée du Gers, passera à ou près Lectoure, Auch, Rabastens et Andrest, et se réunira à ou près Tarbes à la ligne de Toulouse à Bayonne.

La ligne de Mont-de-Marsan à Tarbes se détachera de l'embranchement de Morcenx à Mont-de-Marsan en un point qui sera déterminé ultérieurement, passera à ou près Cazères, Aire, Riscle, Maubourguet, et aboutira à la ligne d'Agen à Tarbes, en un point à déterminer à ou près Andrest.

2. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 31 août 1858.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre des finances, chargé de l'intérim du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé P. Magne.

BULLETIN DES LOIS

N° 709.

N° 6710. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui approuve la convention passée, les 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des travaux publics, et la Compagnie des Chemins de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne.*

Du 11 Juin 1859.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu notre décret du 1er août 1857 (1), relatif aux chemins de fer du Midi et au canal latéral à la Garonne ; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 31 juillet 1858 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Vu la convention passée, les 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne ; la dite convention ayant pour objet des modifications dans les conditions stipulées par notre décret susvisé du 1er août 1857 ;

Vu la loi en date de ce jour, qui ratifie les engagements mis à la charge du trésor par la dite convention ;

Notre Conseil d'État entendu,

(1) *Bulletin* 541, n° 4991.

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. La convention passée, les 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, entre notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

La dite convention restera annexée au présent décret.

Art. 2. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait en conseil des Ministres, au palais des Tuileries, le 11 juin 1859.

Pour l'Empereur,
Et en vertu des pouvoirs qu'il Nous a confiés,
Signé EUGÉNIE.

Par l'Impératrice-Régente ;
Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
Signé E. Rouher.

CONVENTION ENTRE M. LE MINISTRE DE L'AGRICULTURE, DU COMMERCE ET DES TRAVAUX PUBLICS, ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

L'an mil huit cent cinquante-huit, le vingt-huit décembre, et l'an mil huit cent cinquante-neuf, le onze juin.

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, sous réserve de l'approbation des présentes par décret de l'Empereur, et par la loi en ce qui concerne les clauses financières,

D'une part ;

Et la société anonyme établie à Paris, sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne,* la dite compagnie, représentée par M. Emile Pereire, président du conseil d'administration, spécialement autorisé par délibération du dit conseil, en date du 17 décembre 1858, élisant domicile au siége de la dite Société, à Paris, place Vendôme, n° 15,

et agissant sous réserve de l'approbation des présentes par l'assemblée générale des actionnaires, dans un délai de dix mois au plus tard; laquelle approbation a été donnée par la dite assemblée générale, dans sa séance du 28 février 1859,

D'autre part;

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Est approuvé le traité passé, le 24 décembre 1858, entre la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne et la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste; le dit traité portant cession, par cette dernière compagnie à celle du Midi, de la ligne de Bordeaux à La Teste.

Une copie certifiée du traité énoncé au présent article restera annexée à la présente convention.

Art. 2. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte :

1° Un chemin de fer de Bayonne à la frontière d'Espagne, près Irun;

2° Le prolongement jusqu'à Lodève du chemin d'Agde à Pézenas et à Clermont.

La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, les chemins de fer ci-dessus dénommés, en se conformant aux clauses et conditions de la présente convention et du cahier des charges annexé au décret du 1er août 1857.

Le chemin de Bayonne à Irun sera terminé dans un délai de quatre ans, et le prolongement de Clermont à Lodève dans un délai de six ans, à partir du décret qui ratifiera la présente convention.

Sur la ligne d'Agde à Lodève, les terrains seront acquis et les ouvrages d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

Les ponts à construire sur l'Adour et sur la Nive seront disposés de manière à présenter, indépendamment des voies de fer destinées au service du chemin, une chaussée à double voie, bordée de trottoirs, laquelle sera spécialement affectée à la circulation des piétons et des voitures. La largeur de cette chaussée, y compris les trottoirs, ne pourra pas être inférieure à 6 mètres.

Art. 3. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie du Midi, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après

l'accomplissement des formalités prescrites par l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, un chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres.

L'engagement ci-dessus énoncé sera considéré comme nul et non avenu dans le cas où, dans un délai de quatre ans, à partir de la ratification des présentes, l'exécution n'en aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement, soit par la compagnie ; comme aussi dans le cas où l'accomplissement en ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de la dite époque.

Art. 4. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à livrer à la compagnie :

1° Pour la ligne de Toulouse à Bayonne, et en outre pour l'embranchement sur Bagnères-de-Bigorre, dans le cas où cette dernière ville ne serait pas desservie directement par le chemin de fer de Toulouse à Bayonne ;

2° Pour le prolongement de Perpignan à Port-Vendres, dans le cas où la concession de cette dernière ligne deviendrait définitive, ainsi qu'il est prévu à l'article 3 de la présente convention.

Les terrains, terrassements et ouvrages d'art des dits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de garde des passages à niveau.

La compagnie s'engage, de son côté, à prendre à sa charge toutes les autres dépenses relatives à l'établissement et à l'exploitation des lignes énoncées au présent article, y compris la construction des bâtiments des stations, en se conformant au cahier des charges supplémentaire, annexé à la présente convention, lequel fera partie, comme titre 1er *bis,* du cahier des charges annexé au décret du 1er août 1857.

La dite compagnie renonce à recevoir :

1° La somme de vingt-quatre millions de francs qui lui a été allouée, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins de fer Pyrénéens, par l'article 4 de la convention du 1er août 1857 ;

2° La somme de quatre millions de francs, montant du marché à forfait passé avec la dite compagnie, par une autre convention également du 1er août 1857, pour l'établissement de routes agricoles dans les départements de la Gironde et des Landes.

Et elle s'engage à exécuter, sans subvention et sans le concours de l'État :

1° Les lignes concédées par la convention du 1er août 1857, à l'exception des ouvrages mis à la charge de l'État par le présent

article pour le chemin de fer de Toulouse à Bayonne et l'embranchement sur Bagnères-de-Bigorre ;

2° Les routes agricoles désignées à la convention du 1er août 1857, et ce conformément aux clauses et conditions tant de cette convention que du cahier des charges y annexé.

Art. 5. La dépense des travaux partiels entrepris par l'État antérieurement au décret du 1er août 1857, sur celles des lignes du réseau Pyrénéen, dont l'exécution reste entièrement à la charge de la compagnie, en vertu de la présente convention, est réglée à la somme totale d'un million huit cent cinq mille six cent quarante-sept francs (1,805,647 fr.).

La compagnie s'engage à livrer à l'État, dans le délai de deux ans, à dater du décret qui approuvera la dite convention, des terrains, terrassements et ouvrages d'art, sur la ligne de Toulouse à Bayonne, jusqu'à concurrence d'une dépense de un million huit cent cinq mille six cent quarante-sept francs (1,805,647 fr.), égale à la somme ci-dessus énoncée.

Art. 6. Le délai d'un an, fixé par l'article 3 de la convention du 1er août 1857, pour l'exercice de la faculté qui est accordée à la compagnie par le dit article, d'établir, sur le quai de la Grave, à Bordeaux, la gare du chemin de fer de Bordeaux à Cette, est prorogé de deux années, lesquelles commenceront à courir à partir du décret qui approuvera la présente convention.

Art. 7. La concession de la Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne sera considérée, au point de vue de l'application des clauses stipulées par la présente convention, comme partagée en deux réseaux distincts, savoir :

1° L'ancien réseau, comprenant les lignes énoncées ci-après :

De Bordeaux à Cette, y compris le raccordement à Bordeaux avec les chemins de fer d'Orléans à Bordeaux et de Bordeaux à La Teste ;

De Narbonne à Perpignan ;

De Bordeaux à La Teste, avec prolongement sur Arcachon ;

De Lamothe à Bayonne, avec embranchement sur Mont-de-Marsan.

2° Le nouveau réseau comprenant les lignes ci-après :

De Toulouse à Bayonne, avec embranchement sur Foix, sur Dax et sur Bagnères-de-Bigorre ;

D'Agen à Tarbes ;

De Mont-de-Marsan à Andrest ;

D'Agde à Pézenas, Clermont et Lodève ;

De Bayonne à Irun.

LIGNES CONCÉDÉES A TITRE ÉVENTUEL.

Embranchement de la ligne de Bordeaux à Cette sur Castres;

De Perpignan à Port-Vendres.

Art. 8. La garantie d'intérêt stipulée par les articles 66 et 67 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852 et par l'article 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août de la même année, pour les lignes de Bordeaux à Cette, de Bordeaux à Bayonne et de Narbonne à Perpignan, s'appliquera à l'ensemble des lignes composant l'ancien réseau, tel qu'il est défini à l'article 7 ci-dessus.

Art. 9. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, s'engage, au nom de l'État, à garantir à la compagnie, pendant cinquante années, à partir du premier janvier mil huit cent soixante-cinq (1865), l'intérêt à quatre pour cent et l'amortissement calculé au même taux, pour un terme de cinquante ans, du capital affecté à l'établissement des lignes composant le nouveau réseau, tel qu'il est défini à l'article 7 ci-dessus, sans que le capital ainsi garanti puisse excéder, pour l'ensemble des lignes concédées définitivement, la somme totale de cent dix-neuf millions de francs (119,000,000 fr.); et pour les lignes concédées à titre éventuel, les sommes ci-après :

Embranchements de Castres, neuf millions, ci. .	9,000,000 fr.
De Perpignan à Port-Vendres, quatre millions, ci.	4,000,000

Celles des lignes du nouveau réseau qui ne seront pas terminées avant le 1er janvier 1865 ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du 1er janvier qui suivra leur mise en exploitation.

Jusqu'à l'époque où commencera, pour les lignes du nouveau réseau, l'application de la garantie stipulée par le présent article, les intérêts et l'amortissement des obligations émises pour leur exécution seront payés au moyen des produits des sections de ces lignes qui seront mises successivement en exploitation. En cas d'insuffisance, ces intérêts et amortissements seront portés au compte de premier établissement.

Art. 10. La garantie d'intérêt stipulée par l'article précédent s'appliquera ainsi qu'il suit :

Il sera établi chaque année deux comptes distincts des produits nets, y compris les produits accessoires de toute nature ;

1° De l'ancien réseau, 2° du nouveau réseau ;

Tels qu'ils sont définis à l'article 7 ci-dessus.

Les produits nets du canal latéral à la Garonne et ceux du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, seront ajoutés aux produits de l'ancien réseau.

A partir du 1er janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, établi ainsi qu'il est dit au paragraphe précédent, qui excédera un revenu net moyen de dix-neuf mille cinq cents francs (19,500 fr.) par kilomètre de chemin de fer, sera appliqué, concurremment avec les produits nets du nouveau réseau, à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Dans les années comprises entre le 1er janvier 1865 et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes concédées, le chiffre ci-dessus fixé sera réduit de deux cents francs (200 fr.) pour chaque longueur de cent kilomètres (100 k.) non livrée à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder douze cents francs (1,200 fr.).

En conséquence des dispositions du présent article, la garantie de l'État ne s'appliquera au nouveau réseau que dans le cas où les produits nets de ce réseau, accrus de l'excédant des produits de l'ancien, ne couvriraient pas l'intérêt et l'amortissement à quatre pour cent du capital garanti par l'État.

Art. 11. Lorsque l'État aura, à titre de garant, payé tout ou partie d'une annuité garantie, soit sur l'ancien, soit sur le nouveau réseau, il en sera remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent par an, sur les produits nets du réseau auquel cette annuité aura été appliquée, dès que les produits de ce réseau dépasseront l'intérêt et l'amortissement garantis et dans quelque année que cet excédant se produise.

Les produits nets de l'ancien réseau seront calculés, ainsi qu'il est dit ci-dessus, en y ajoutant ceux du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal.

Les produits nets du nouveau réseau seront calculés en tenant compte de l'excédant de recettes provenant de l'ancien réseau, conformément à l'article 10 ci-dessus.

A l'expiration de la concession, ou dans le cas d'application de la clause de rachat stipulée par l'article 37 du cahier des charges,

si l'État est créancier de la compagnie, le montant de sa créance sera compensé, jusqu'à due concurrence, avec la somme due à la compagnie pour la reprise, s'il y a lieu, aux termes de l'article 36 du dit cahier des charges, du matériel, tant de l'ancien que du nouveau réseau.

Art. 12. Le partage des bénéfices de l'entreprise au delà de huit pour cent, stipulé par l'article 69 du cahier des charges annexé à la loi du 8 juillet 1852, par l'article 8 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août de la même année et par l'article 7 de la convention du 1er août 1857, s'exercera à partir du 1er janvier 1872.

Ce partage sera appliqué d'une manière distincte, d'une part, en ce qui concerne l'ancien réseau, y compris le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, et, d'autre part, en ce qui concerne le nouveau réseau, tels que les dits réseaux sont définis par l'article 7 ci-dessus.

Art. 13. Un règlement d'administration publique déterminera, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par les articles 8 et 9 de la présente convention, les formes suivant lesquelles la compagnie sera tenue de justifier vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de l'administration supérieure :

1° Des frais de construction;

2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation;

3° Des recettes.

Ne seront pas comptés dans les frais annuels l'intérêt et l'amortissement des emprunts que la compagnie pourrait contracter pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État.

Sera compris dans ces frais annuels le prélèvement à opérer pour la réserve, conformément à l'article 46 des statuts de la compagnie.

Le même réglement d'administration publique déterminera les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de partage des bénéfices.

Le compte de premier établissement sera arrêté provisoirement, pour l'application de la garantie d'intérêt, avant le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de l'ensemble des lignes concédées, et arrêté définitivement cinq ans après la dite époque.

En aucun cas, le capital garanti pour le réseau nouveau ne pourra excéder les sommes déterminées à l'article 9 ci-dessus.

Toutefois, après l'expiration de ce délai de cinq ans, la compagnie pourra être autorisée, s'il y a lieu, par décrets délibérés en

conseil d'État, à ajouter aux dits comptes, pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution, de travaux qui seraient reconnus être de premier établissement.

Dans tous les cas, la compagnie n'aura droit qu'au prélèvement sur les produits nets des intérêts et de l'amortissement des dites dépenses.

Art. 14. Sont abrogées les dispositions ci-après des actes antérieurs relatifs à la concession des chemins de fer du Midi et des chemins de fer Pyrénéens, savoir :

1° Le paragraphe 3 de l'article 7 du cahier des charges annexé à la convention du 24 août 1852;

2° Les articles 4, 5, 6, 7, 8 et le troisième paragraphe de l'article 10 de la convention du 1er août 1857, relative à l'établissement des chemins de fer Pyrénéens;

3° Les articles 1 et 2 de la convention du 1er août 1857, relative à l'exécution de routes agricoles dans les départements de la Gironde et des Landes, mais seulement en ce qui concerne l'allocation de la somme de quatre millions de francs (4,000,000 fr.) sur les fonds du Trésor.

Art. 15. A partir du 1er janvier 1872, la somme de cent vingt francs (120 fr.) par chaque kilomètre de chemin de fer exploité que la compagnie est tenue de verser, chaque année, à la caisse centrale du Trésor public, en vertu de l'article 67 du cahier des charges, pour pourvoir aux frais de contrôle de l'exploitation, pourra être élevée par décret impérial délibéré en conseil d'État, la compagnie préalablement entendue, à un chiffre qui dans aucun cas, ne pourra excéder cent cinquante francs (150 fr.).

Art. 16. La présente convention et le traité de cession approuvés par l'article 1er ci-dessus ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

Approuvé l'écriture :

Signé Émile Pereire.

Enregistré à Paris, le 20 juin 1859, folio 37 verso, case 5. Reçu un franc dix centimes, décime compris.

Signé Baderreau.

CAHIER DES CHARGES SUPPLÉMENTAIRE FORMANT LE TITRE 1er BIS DU CAHIER DES CHARGES DU 1er AOUT 1857, RELATIF AU CHEMIN DE FER DU MIDI.

A. L'État livrera à la compagnie, pour le chemin de fer de Toulouse à Bayonne, avec embranchement, s'il y a lieu, sur Bagnères-de-Bigorre, et pour le chemin de Perpignan à Port-Vendres, dans le cas où la concession de cette ligne deviendrait définitive, les terrains, terrassements et ouvrages d'art des dits chemins et de leurs stations, ainsi que les maisons de gardes des passages à niveau.

Les projets relatifs à l'émplacement et à l'étendue des stations seront communiqués à la compagnie avant d'être définitivement arrêtés par le ministre.

B. La compagnie sera tenue de prendre livraison des terrassements et des ouvrages d'art, à mesure qu'ils seront achevés entre deux stations principales, par sections contigües, et sur la notification qui lui sera faite de leur achèvement. Il sera dressé procès-verbal de cette livraison, et la compagnie devra commencer immédiatement les travaux à sa charge.

Un an après la date du procès-verbal, il sera procédé à une reconnaissance définitive des travaux qui auront été livrés en vertu du paragraphe précédent, et cette reconnaissance sera constatée par un nouveau procès-verbal contradictoire qui aura pour effet d'affranchir l'État de toute garantie pour les terrassements. Cette garantie, d'ailleurs, ne s'appliquera à aucune époque aux terrassements qui pourraient se produire dans la plate-forme du chemin.

La garantie pour les ouvrages d'art et pour les maisons de garde ne cessera qu'un an après le procès-verbal de reconnaissance définitive.

En aucun cas, la responsabilité de l'État, telle qu'elle est réglée par le présent article et pour les diverses natures d'ouvrages, ne pourra s'étendre au delà de la garantie matérielle des travaux.

C. A dater de l'entrée en possession définie au paragraphe 1er de l'article précédent, la compagnie restera seule chargée de l'entretien des parties du chemin dont elle aura pris livraison, sans préjudice de la garantie stipulée au dit article.

D. Immédiatement après la prise de possession définitive, par la compagnie, de tout ou partie des travaux à la charge de l'État, il sera dressé contradictoirement entre l'administration et la dite compagnie un état des lieux.

Cet état comprendra :

1° La description de tous les travaux qui serviront d'emplacement au chemin de fer et à ses dépendances ;

2° L'état des travaux d'art et de terrassement, comprenant les ponts, ponceaux, aqueducs, maisons de gardes et tous autres ouvrages construits en vertu des projets approuvés par l'administration supérieure.

E. La compagnie exécutera à ses frais les travaux de toute nature relatifs à l'établissement des gares, stations et ateliers, sauf toutefois les terrasse-

ments et les ouvrages d'art qui lui sont livrés par l'État, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Elle fournira et posera à ses frais le ballast, la voie de fer et tous ses accessoires. Elle fournira les machines locomotives, les voitures de voyageurs, les wagons de marchandises, les grues et engins nécessaires pour le mouvement des marchandises, les pompes et réservoirs d'eau pour l'alimentation des machines, l'outillage des ateliers de réparation et en général tout le matériel de transport, de chargement et de déchargement nécessaire à l'exploitation.

Elle établira à ses frais les clôtures nécessaires pour séparer le chemin de fer des propriétés riveraines et pour assurer la sûreté de la circulation.

Ne sont pas comprises dans les clôtures mises à la charge de la compagnie, les barrières des passages à niveau, lesquelles seront exécutées par l'État et à ses frais.

A l'égard du ballast, il pourra, du consentement mutuel de l'État et de la compagnie, être fourni et posé par l'administration, et, dans ce cas, la compagnie tiendra compte à l'État de la différence entre la dépense réelle faite par lui et celle que lui aurait imposée le simple établissement des terrassements sans le ballast.

F. La compagnie sera tenue de commencer l'exploitation sur les sections qui lui auront été livrées par l'État à l'expiration du délai d'un an, mentionné au premier paragraphe de l'article B. ci-dessus.

Arrêté à Paris, le 11 juin 1859.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Signé E. Rouher.

TRAITÉ PASSÉ LE 24 DÉCEMBRE 1858, ENTRE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DE BORDEAUX A LA TESTE ET LA COMPAGNIE DES CHEMINS DE FER DU MIDI ET DU CANAL LATÉRAL A LA GARONNE.

Entre M. Nathaniel Johnston, négociant demeurant à Bordeaux, pavé-des-Chartrons, nº 16, agissant aux fins des présentes comme administrateur délégué du conseil d'administration de la société anonyme du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, en vertu d'une décision du dit conseil, en date du 20 décembre présent mois,

D'une part;

Et MM. le duc de Galliera, propriétaire, demeurant à Paris, rue d'Astorg; Vincent Cibiel, propriétaire, demeurant à Paris, avenue Gabriel, et Louis-Raphaël Bischoffsheim, banquier, demeurant à Paris, rue Basse-du-Rempart, nº 30, agissant tous trois comme administrateurs de la société anonyme des chemins

de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, dont le siége est à Paris, place Vendôme, n° 15, et en vertu des pouvoirs donnés à l'effet des présentes par décisions du conseil d'administration de la dite société, en date du 23 décembre présent mois,

D'autre part;

Il a été arrêté et convenu ce qui suit :

Art. 1er. La compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste transmet, dès à présent, à forfait, à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, la totalité de son fonds social, tel qu'il est indiqué en l'article 3 des nouveaux statuts, contenus dans l'acte passé le 22 février 1855, devant Me Émile Fould et son collègue, notaires à Paris, approuvés par décret impérial du 10 mars 1855, ensemble tous les droits et avantages en résultant, sans aucune exception ni réserve, la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne devant, par suite, être soumise à toutes les obligations et charges stipulées dans les différents actes mentionnés au dit article.

Art. 2. Comme condition de la transmission qui est faite et acceptée par l'article 1er ci-dessus et pour représenter les quinze mille actions de la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, il sera remis par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, en échange des dites actions, quinze mille actions au pair, de cinq cents francs chacune, et complétement libérées, des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, portant jouissance du 1er janvier 1859. Ces quinze mille actions seront prises sur les vingt-six mille six cent soixante-six actions restées en réserve et demeurées provisoirement attachées à la souche, suivant les dispositions de l'article 4 des statuts modifiés de la société anonyme des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, en date du 7 août 1856, dûment approuvés.

Art. 3. La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, est mise aux lieux et place de la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste, activement et passivement, et sa jouissance, comme ses charges, remonteront au 1er janvier 1858.

Les frais que pourra entraîner la liquidation de la compagnie du chemin de fer de Bordeaux à La Teste seront supportés par la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Art. 4. La présente convention sera, dans le plus bref délai possible, soumise à la ratification de l'assemblée générale des actionnaires de chacune des deux compagnies et à l'approbation de l'administration supérieure.

Dans le cas où le présent traité ne serait pas ratifié par l'assemblée générale de l'une ou de l'autre compagnie, et approuvé par l'administration supérieure, la présente convention provisoire serait considérée comme nulle et non avenue.

Fait double à Paris, le 24 décembre 1858.

Approuvé et accepté l'écriture :

Signé VINCENT CIBIEL.

Approuvé et accepté l'écriture :

Signé BISCHOFFSHEIM.

Approuvé et accepté l'écriture :

Signé DUC DE GALLIERA.

Approuvé et accepté l'écriture :

Signé N. JOHNSTON.

Pour copie conforme :

Le Président du conseil d'administration,

Signé E. PEREIRE.

Enregistré à Paris, le 20 juin 1859, folio 37 verso, case 8. Reçu quatre francs quarante centimes, pour droit, double droit et décime.

Signé BADEREAU.

BULLETIN DES LOIS

N° 709.

N° 6702 — Loi *qui approuve des Conventions passées entre le Ministre de l'Agriculture, du Commerce et des Travaux publics et diverses Compagnies de Chemins de fer.*

Du 11 Juin 1859.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er Sont approuvés les articles 1, 3, 4, 5, 6 et 9 de la convention ci-annexée passée, le 10 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie du chemin de fer d'Orléans, les dits articles, relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

2. Sont approuvés les articles 2, 4, 5, 6, 7 et 9 de la convention ci-annexée passée, le 22 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

3. Sont approuvés les articles 2 et 4, § 1er, de la convention ci-annexée passée, le 22 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie

des chemins de fer du Dauphiné, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

4. Sont approuvés les articles 3, 4, 5, 6 et 8 de la convention ci-annexée passée, le 24 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Nord, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

5. Sont approuvés les articles 6, 7, 8, 9 et 12 de la convention ci-annexée passée, le 24 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de l'Est, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

6. Sont approuvés les acticles 2, 3, 4 et 7 de la convention ci-annexée passée, le 29 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer des Ardennes, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

7. Sont approuvés les articles 5, 7, 8, 9, 10 et 14, de la convention ci-annexée passée, le 29 juillet 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer de l'Ouest, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

8. Sont approuvés les articles 4, 8, 9, 10, 11, 12 et 14 de la convention ci-annexée passée, le 28 décembre 1858, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la compagnie des chemins de fer du Midi, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

Délibéré en séance publique à Paris, le 18 mai 1859.

Le Président,

Signé Comte de Morny.

Les Secrétaires,

Signé Comte Louis de Cambacérès, Comte Léopold le Hon, Comte Henry de Kersaint, Comte Joachin Murat.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi tendant à approuver les conventions passées entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et les compagnies des chemins de fer d'Orléans, du Nord, de Paris à Lyon et à la Méditerranée, du Dauphiné, de l'Ouest, de l'Est, des Ardennes et du Midi.

Délibéré en séance, au palais du Sénat, le 31 mai 1859.

Le Président,
Signé TROPLONG.

Les Secrétaires
Signé FERDINAND BARROT, Général CARRELET,
Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le Sénateur Secrétaire,
Signé Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait en Conseil des Ministres, au palais des Tuileries, le 11 juin 1859.

Pour l'Empereur
Et en vertu des pouvoirs qu'Il nous a confiés,

Signé EUGÉNIE,

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé DELANGLE.

Par l'Impératrice-Régente :
Le Ministre d'État,
Signé ACHILLE FOULD.

BULLETIN DES LOIS

N° 820.

N° 7870 — Loi *qui autorise la ville d'Agen à contracter un Emprunt.*

Du 14 Juillet 1860.

NAPOLÉON par la grâce de Dieu, et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps Législatif.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique. La ville d'Agen (Lot-et-Garonne) est autorisée à emprunter à la compagnie du chemin de fer du Midi, moyennant un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de deux cent mille francs (200,000f), remboursable en six années, à partir de 1871, sur ses revenus, et destinée à l'établissement d'un boulevard latéral à la gare du chemin de fer de Bordeaux à Cette.

Les intérêts des sommes avancées par la dite compagnie seront ajoutés au capital pendant toute la durée des travaux, sans toutefois que ce délai puisse excéder le 1er janvier 1865, à partir de cette dernière date, les intérêts de la dette et des intérêts capitalisés, calculés à cinq pour cent, seront payés par la ville à la fin de chaque année.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 23 juin 1860.

Le Président,
Signé Comte de Morny,
Les Secrétaires,
Signé Comte Louis de Cambacérès, Comte Léopold le Hon.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à un emprunt par la ville d'Agen (Lot-et-Garonne).

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 30 juin 1860.

Le Président,
Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,
Signé A. LAITY, Comte de GROSSOLLES-FLAMARENS,
Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat:

Le Sénateur Secrétaire,
Signé Baron T. DE LACROSSE

MANDONS et ORDONNONS que les présentes revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 14 juillet 1860.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur:

Le Ministre d'État,
Signé ACHILLE FOULD.

Vu et scellé du grand sceau:

Le Garde des sceaux, Ministre Secrétaire d'État au département de la justice,
Signé DELANGLE.

BULLETIN DES LOIS

N° 901.

N° 8686. — Décret impérial *qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres.*

Du 16 Janvier 1861.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le décret du 11 juin 1859 (1), portant approbation de la convention passée avec la compagnie du chemin de fer du Midi, les 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu la loi en date du 11 juin 1859, qui ratifie les clauses de la dite convention en ce qui concerne les engagements à la charge du trésor ;

Vu les pièces de l'avant-projet relatif au chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres ;

Vu le registre de l'enquête ouverte dans le département des Pyrénées-Orientales du 1er au 30 avril 1860, et spécialement la délibération de la commission d'enquête, en date des 3 et 16 mai 1860 ;

Vu le procès-verbal de la conférence tenue le 24 novembre suivant, entre M. l'Ingénieur en chef des ponts et chaussées et M. le Directeur des fortifications de Perpignan, le dit procès-verbal portant adhésion du service militaire à l'établissement du chemin

(1) Bull. 709, n. 6710.

de fer, sous réserve de la décision à intervenir sur les projets de détail ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 8 octobre 1860;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Notre Conseil d'État entendu ;

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres.

En conséquence, la concession du dit chemin de fer, accordée à titre éventuel à la compagnie du chemin de fer du Midi, par les convention et décret susvisés des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, est déclarée définitive.

2. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 16 janvier 1861.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre Secrétaire d'État au dépatement de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

BULLETIN DES LOIS

N° 905.

N° 8734. — Décret impérial *qui ouvre sur l'exercice 1861, un Crédit extraordinaire pour l'exécution des travaux des Chemins de fer de Rennes à Brest et de Toulouse à Bayonne.*

Du 1er Février 1861.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la loi du 26 juillet 1860, portant fixation du budget général des dépenses et des recettes de l'exercice 1861 ;

Vu notre décret du 12 décembre suivant (1), contenant répartition des crédits du budget des dépenses du dit exercice ;

Vu les articles 26 et 28 de l'ordonnance du 31 mai 1838 (2), portant réglement général sur la comptabilité publique ;

Vu les dispositions de notre décret du 10 novembre 1856 (3), sur les crédits supplémentaires et extraordinaires ;

Vu la lettre de notre Ministre des finances en date du 21 janvier 1861 ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture du commerce et des travaux publics, sur l'exercice 1861, un crédit extraordinaire de dix millions

(1) XIe Série, Bull. 884, n° 8506.
(2) XIe Série, Bull. 579, n° 7437.
(3) XIe Série, Bull. 440, n° 4110.

(10,000,000f), pour l'exécution des travaux des chemins de fer de Rennes à Brest et de Toulouse à Bayonne.

Ce crédit sera inscrit à un chapitre spécial du budget du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics sous le n° XLI *bis*.

2. Il sera pourvu à la dépense au moyen des ressources ordinaires du budget de l'exercice 1861.

3. La régularisation du crédit ci-dessus sera proposée au Corps législatif conformément à l'article 21 de la loi du 5 mai 1855.

4. Nos Ministres secrétaires d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 1er février 1861.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,
Signé DE FORCADE.

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,
Signé E. ROUHER.

BULLETIN DES LOIS

N° 953.

N° 9332. — Décret impérial *qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Port-Vendres à la frontière d'Espagne.*

Du 14 Juin 1861.

NAPOLÉON par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu l'avant-projet, ensemble les plans et devis relatifs à l'établissement d'un chemin de fer de Port-Vendres à la frontière d'Espagne, desquels il résulte que la dépense du dit chemin est évaluée approximativement à la somme de onze millions ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur cet avant-projet dans le département des Pyrénées-Orientales, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 11 mai 1861 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 1er juin 1861 ;

Vu l'adhésion donnée le 4 juin 1861, par le Directeur des fortifications, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853 (1), sous toute réserve des dispositions de détail du projet définitif ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

(1) Bull. 97, n. 816.

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer de Port-Vendres à la frontière d'Espagne.

2. Il sera pourvu ultérieurement aux voies et moyens d'exécution dans les formes et conditions déterminées par l'article 4 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852.

3. Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais de Fontainebleau, le 14 juin 1861.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

N° 9336. — Décret impérial *qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un Chemin de fer d'embranchement de Saint-Girons sur la ligne de Toulouse à Bayonne.*

Du 14 Juin 1861.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu l'avant-projet, ensemble les plans et devis relatifs à l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement de Saint-Girons sur la ligne de Toulouse à Bayonne, desquels il résulte que la

dépense du dit chemin est évaluée à la somme de cinq cent mille francs ;

Vu les délibérations des conseils généraux des départements de l'Ariége et de la Haute-Garonne en date des 28 et 31 août 1860, par lesquelles ils s'engagent à concourir à l'exécution des travaux, le premier jusqu'à concurrence de la somme de cent mille francs, et le second, jusqu'à concurrence de la somme de trente-huit mille francs ;

Vu les dossiers de l'enquête ouverte sur cet avant-projet, conformément à l'article 3 de la loi du 3 mai 1841, dans les départements de la Haute-Garonne et de l'Ariége, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 21 et 25 février 1861 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 15 avril 1861 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 27 avril 1861 ;

Vu l'adhésion donnée le 10 juin 1861 par le Directeur des fortifications, conformément à l'article 18 du décret du 16 août 1853 (1), sous toute réserve des dispositions de détail du projet définitif ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Notre Conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement de Saint-Girons sur la ligne de Toulouse à Bayonne.

2. Dans tous les cas, les localités intéressées seront tenues de concourir, jusqu'à concurrence de la moitié de la valeur, à l'ac-

(1) Bull. 97, n° 816.

quisition des terrains nécessaires à l'exécution du chemin de fer mentionné en l'article ci-dessus, et de ses dépendances.

3. Il sera pourvu ultérieurement aux voies et moyens d'exécution dans les formes et conditions déterminées par l'article 4 du sénatus-consulte du 25 décembre 1852.

4. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais de Fontainebleau, le 14 juin 1861.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

BULLETIN DES LOIS

N° 951.

N° 9293. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui déclare d'utilité publique l'établissement d'un chemin de fer d'embranchement de Castres à la ligne de Bordeaux à Cette.*

Du 20 Juin 1861.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le décret du 1er août 1857 (1), portant approbation de la convention passée le dit jour avec la compagnie du Midi, ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu l'article 2 de la dite convention, lequel porte concession éventuelle à cette compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, d'un embranchement dirigé de Castres sur un point de la ligne de Bordeaux à Cette, à déterminer de Villefranche à Castelnaudary ;

Vu l'avant-projet présenté pour l'établissement de cet embranchement ;

Vu les registres des enquêtes, ouvertes dans les départements de l'Aude, de la Haute-Garonne et du Tarn, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête, en date des 19 février, 1, 12 et 13 mars 1861 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 23 mai 1861 ;

(1) Bull. 514, n. 4904.

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, du 8 juin suivant ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique, et les ordonnances des 18 février 1834 et 15 février 1835 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement d'un embranchement de Castres à la ligne de Bordeaux à Cette.

En conséquence, la concession du dit embranchement accordée à titre éventuel à la compagnie du Midi, par la convention du 1er août 1857, est déclarée définitive.

2. L'embranchement ci-dessus mentionné se détachera à Castelnaudary de la ligne de Bordeaux à Cette, et aboutira à ou près de la ville de Castres.

Les dispositions de l'article 6 du cahier des charges annexé à la convention du 1er août 1857, sont applicables au dit embranchement.

3. Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais de Fontainebleau, le 20 juin 1861.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

BULLETIN DES LOIS

N° 944.

N° 9198. — Loi *qui autorise le Ministre des Finances à créer la somme d'obligations du Trésor, nécessaire pour produire un capital de cent quatre millions, affecté à l'exécution des travaux de Chemins de fer à la charge de l'État.*

Du 29 Juin 1861.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le ministre des finances est autorisé à créer, dans les formes et suivant les conditions prévues par l'article 21 de la loi de finances du 23 juin 1857, la somme d'obligations du trésor nécessaire pour produire un capital de cent quatre millions (104,000,000) affecté à l'exécution des travaux de chemins de fer à la charge de l'État, sur les lignes ci-après :

De Rennes à Brest (loi du 11 juin 1859);

De Toulouse à Bayonne (loi du 11 juin 1859);

De Perpignan à Port-Vendres (loi du 11 juin 1859) ;

De Grenoble à Montmélian (décrets des 1er et 31 août 1860) ;

De Thonon à Collonges (décret du 29 décembre 1860) ;

D'Aix à Annecy (décret du 1er août 1860).

2. Le montant de ces ressources sera appliqué par le trésor à un compte spécial pour être attribué successivement comme ressources extraordinaires aux différents budgets, et au prorata des dépenses qu'ils auront supportées.

3. Sur les ressources autorisées par l'article 1er de la présente loi, il est ouvert au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur l'exercice 1861, pour l'exécution des travaux de chemins de fer énumérés au dit article 1er, un crédit extraordinaire de trente-quatre millions (34,000,000f), qui comprend le crédit extraordinaire de dix millions (10,000,000f), ouvert par le décret du 1er février 1861 pour les chemins de fer de Rennes à Brest et de Toulouse à Bayonne, et le crédit supplémentaire de un million cinq cent mille francs, ouvert par un autre décret du même jour pour l'établissement de grandes lignes de chemins de fer dans les départements de la Savoie, de la Haute-Savoie et des Alpes-Maritimes.

4. Les crédits non employés en clôture d'exercice pourront être reportés par décrets à l'exercice suivant.

5. Un compte spécial de la dépense des travaux faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi de réglement de chaque exercice.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 19 juin 1861.

Le Président,

Signé Comte de Morny.

Les Secrétaires,

Signé Vernier, Comte Joachim Murat, de Saint-Germain, Comte Le Peletier d'Aunay.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à l'émission, par le trésor, d'obligations trentenaires.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 25 juin 1861.

Le Président,

Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé A. DARISTE, O. DE BARRAL, Baron T. DE LACROSSE

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le Sénateur Secrétaire,

Signé Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Fontainebleau, le 29 juin 1861.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé DELANGLE.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'État,
Signé A. WALEWSKI.

BULLETIN DES LOIS

N° 946.

N° 9220. — Loi *relative à l'exécution de plusieurs Chemins de fer.*

Du 2 Juillet 1861.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

TITRE 1er.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à entreprendre les travaux des chemins de fer désignés ci-dessous, savoir :

Chemin de ceinture de Paris (rive gauche);

Châteaulin à Landerneau ;

Napoléon-Vendée à la Rochelle ;

Rochefort à Saintes ;

Saintes à Coutras ;

Niederbronn à la ligne de Metz à Thionville ;

Louviers à la ligne de Rouen ;

Annonay à Saint-Rambert ;

Dijon à Langres ;

Châtillon-sur-Seine à Chaumont ;

Chaumont à Toul ;

Bergerac à Libourne ;

Saintes à Angoulême ;

Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Tarbes ;

Grasse à la ligne de Toulon à Nice ;

Napoléon-Vendée aux Sables d'Olonne ;

Napoléon-Vendée à la ligne d'Angers à Niort ;

Napoléonville à Saint-Brieuc ;

Auxerre à la ligne de Nevers à Chagny, par Clamecy ;

Clermont à Montbrison ;

Commentry à la ligne de Saint-Germain-des-Fossés à Clermont ;

Port-Vendres à la frontière d'Espagne.

Les dits chemins déclarés d'utilité publique par décrets de l'Empereur.

En aucun cas, les dépenses à faire par l'État ne pourront excéder celles qui sont mises à la charge du trésor par les lois des 11 juin 1842 et 19 juillet 1845.

2. La loi des finances déterminera, chaque année, la somme à affecter aux dépenses prescrites par l'article précédent et les ressources à l'aide desquelles ces dépenses seront couvertes.

3. Il est ouvert au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, sur l'exercice 1861, un crédit de quinze millions de francs (15,000,000f), lequel sera réalisé au moyen d'une émission d'obligations du trésor, faite dans les formes et suivant les conditions prescrites par l'article 21 de la loi de finances du 23 juin 1857.

Les crédits non employés en clôture d'exercice, pourront être reportés, par décrets, à l'exercice suivant.

4. Il sera statué par des lois spéciales sur les clauses financières à la charge de l'État, qui seraient ultérieurement stipulées pour la concession des chemins de fer énoncés à l'article 1er de la présente loi.

5. Un compte spécial de la dépense des travaux, faisant l'objet de la présente loi et des ressources qui y auront été attribuées, sera annexé à la loi de règlement de chaque exercice.

TITRE II.

DISPOSITIONS PARTICULIÈRES.

6. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à s'engager, au nom de l'État, à allouer une subvention de huit cent cinquante mille francs (850,000f) en vue de l'exécution d'un embranchement de Sainte-Marie à Schelestadt, sur la ligne de Strasbourg à Bâle.

7. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à s'engager, au nom de l'État à allouer une subvention de deux millions de francs (2,000,000f), en vue de l'exécution d'un chemin de fer d'embranchement de Dieuze à la ligne de Paris à Strasbourg, entre Avricourt et Réchicourt.

La disposition contenue au paragraphe 2 de l'article 1er de la loi du 20 mai 1860, relative à l'exécution du canal des usines de Dieuze, est et demeure rapportée.

8. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est autorisé à s'engager, au nom de l'État, à allouer à la compagnie du Nord, en vue d'une modification de tracé, ayant pour effet de faire passer par Boulogne le chemin de fer de Boulogne à Calais, une subvention, qui couvrirait, avec la somme de cinq cent mille francs (500,000f), offerte par la ville et la chambre de commerce de Boulogne, l'augmentation de dépense à laquelle donnerait lieu cette modification de tracé, et sans que la dite subvention puisse, en aucun cas, excéder un million cinq cent mille francs (1,500,000f).

9. Il sera pourvu au payement des subventions prévues par les articles 6, 7 et 8, au moyen de ressources à créer dans les formes, et suivant les conditions indiquées à l'article 3 de la présente loi.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 25 juin 1861.

Le Président,
Signé Comte de Morny.

Les Secrétaires,
Signé Vernier, de Saint-Germain, Marquis de Talhouet, Comte Le Peletier d'Aunay.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à l'exécution de plusieurs chemins de fer.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 28 juin 1861.

Le Président,
Signé Troplong.

Les Secrétaires,
Signé A. Dariste, O. de Barral, Baron T. de Lacrosse.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le Sénateur Secrétaire,
Signé Baron T. de Lacrosse.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Fontainebleau, le 2 juillet 1861.

Signé NAPOLÉON

Par l'Empereur :
Le Ministre d'État,
Signé A. Walewski.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé Delangle.

N° 9222. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui autorise le Ministre des Finances à procéder par Souscription publique, à l'émission de trois cent mille Obligations du Trésor.*

Du 4 Juillet 1861.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Vu l'article 21 de la loi de finances du 23 juin 1857, autorisant la conversion en annuités, comprenant l'intérêt et l'amortissement des sommes à payer par l'État aux compagnies de chemins de fer ;

Vu le décret du 22 décembre 1858, autorisant la création d'obligations du trésor pour l'exécution de cette disposition ;

Vu la loi du 1er août 1860, qui affecte à l'exécution des chemins de fer de Caen à Flers, de Mayenne à Laval, d'Épinal à Remiremont et de Lunéville à Saint-Dié, une somme de dix-sept millions sept cent cinquante mille francs, réalisable dans les formes et suivant les conditions prévues par l'article 21 de la loi du 23 juin précité ;

Vu la loi du 29 juin 1861, qui autorise le ministre des finances à créer dans les mêmes formes et suivant les mêmes conditions, la somme d'obligations nécessaire pour produire un capital de cent quatre millions de francs, affecté à l'établissement, par l'État, des travaux des chemins de fer de Rennes à Brest, de Toulouse à Bayonne, de Perpignan à Port-Vendres, de Grenoble à Montmélian, de Thonon à Collonges et d'Aix à Annecy ;

Vu la loi du 2 juillet 1861, relative à l'exécution du chemin de ceinture (rive gauche) et des lignes de Châteaulin à Landerneau, de Napoléon-Vendée à la Rochelle, etc., et affectant à ces lignes un crédit de quinze millions de francs, à réaliser au moyen d'obligations de même nature.

Vu la loi du 2 juillet 1861, qui met à la charge de l'État une partie des travaux du chemin de fer d'Alger à Blidah, et ouvre à cet effet, sur l'exercice 1861, un crédit de deux millions cinq cent

mille francs à réaliser également au moyen d'obligations du trésor ;

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Notre Ministre secrétaire d'État des finances, est autorisé à procéder, par souscription publique, à l'émission de trois cent mille obligations du trésor, au capital de cinq cent francs chacune, portant un intérêt de vingt francs, payable par semestre les 20 janvier et 20 juillet de chaque année, et remboursables par voie de tirage au sort, au moyen d'annuités, finissant le 20 juillet 1889.

2. Le produit de ces obligations sera affecté à l'exécution des travaux de chemins de fer, autorisés par les lois susvisées et aux frais inhérents à la réalisation de ces valeurs.

3. Les obligations seront émises au taux de quatre cent quarante francs, avec jouissance du 20 juillet courant.

4. Le tirage des obligations à rembourser par la voie du sort, aura lieu le 20 janvier de chaque année, à partir de l'année 1862, et le remboursement des obligations sorties sera effectué à partir du 20 juillet suivant.

5. Les époques de payement des obligations et les autres conditions auxquelles elles pourront être émises, seront réglées par décision spéciale de notre Ministre des finances.

6. Notre Ministre secrétaire d'État au département des finances est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 4 juillet 1861.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé de Forcade.

BULLETIN DES LOIS

N° 998.

N° 9929. — LOI *relative à la conversion facultative de la Rente 4 1/2 p. 100, de la Rente 4 p. 100 et des obligations trentenaires.*

Du 12 Février 1862.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ et SANCTIONNONS, PROMULGUÉ et PROMULGUONS ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

LE CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ART. 1er. Le Ministre des finances est autorisé à inscrire au grand-livre de la dette publique de nouvelles rentes 3 p. 100, portant jouissance du 1er avril 1862, et payables de trois mois en trois mois, à partir de la dite époque, pour les échanger contre les rentes 4 et demi p. 100, les rentes 4 p. 100 et les obligations trentenaires du trésor, dont les propriétaires demanderont la conversion, aux conditions déterminées par la présente loi.

2. Les propriétaires des rentes 4 et demi p. 100 et 4 p. 100 qui en formeront la demande, dans le délai de vingt jours à partir de la promulgation de la présente loi, recevront de nouveaux titres d'une somme égale en rentes 3 p. 100 créées en vertu de l'article précédent, en échange de leurs rentes 4 et demi p. 100 et 4 p. 100, qui seront immédiatement annulées.

3. Cet échange aura lieu moyennant l'engagement souscrit par le rentier de verser au trésor public une somme proportionnelle au montant des rentes à convertir.

Un décret impérial déterminera le versement à faire pour chaque quotité de 4 fr. 50 cent. ou de 4 fr. de rente, les termes et conditions du payement, ainsi que de l'échange des titres.

4. Les arrérages échéant le 22 mars 1862, des rentes 4 et demi p. 100 et 4. p. 100, qui seront déposées pour être converties, seront payés aux ayants droit sur la présentation du récépissé du dépôt de leur titre.

5. Les obligations trentenaires du trésor, autorisées par des lois antérieures, pourront être échangées contre les nouvelles rentes 3 p. 100, à raison de 20 fr. de rente pour chaque obligation. Les déclarations relatives à ces échanges devront être faites dans le délai de vingt jours fixé par l'article 2.

6. La dotation de l'amortissement des rentes 3 p. 100 nouvellement créées sera fixée au centième du capital nominal des dites rentes, conformément à la loi du 10 juin 1833. La dotation de l'amortissement des rentes 4 et demi p. 100 et 4 p. 100 sera réduite de la portion afférente aux rentes annulées.

7. Le délai d'option sera porté à deux mois, pour les propriétaires de rentes ou d'obligations qui se trouveraient hors de France, mais en Europe ou en Algérie; et à un an, pour ceux qui se trouveraient hors d'Europe et d'Algérie.

8. En ce qui concerne les propriétaires qui n'ont pas la libre et complète disposition de leurs biens, l'acceptation de la conversion sera assimilée à un acte de simple administration, et sera dispensée d'autorisation spéciale et de toute autre formalité judiciaire.

9. Pour les rentes grevées d'usufruit, l'engagement peut être souscrit par le nu-propriétaire ou l'usufruitier. Si la demande résulte du fait de l'usufruitier seul, celui-ci n'aura droit à aucun recours envers le nu-propriétaire. Toutefois, il n'est point porté atteinte aux stipulations particulières qui règlent les droits du nu-propriétaire et de l'usufruitier.

10. Tous titres et expéditions à produire, en tant qu'ils serviraient uniquement aux opérations nécessitées par la présente loi, seront visés pour timbre et enregistrés gratis, pourvu que cette destination soit exprimée.

11. Le produit des versements effectués en exécution de l'article 3 sera porté en atténuation des découverts du trésor.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 8 février 1862.

Le Président,

Signé Comte DE MORNY.

Les Secrétaires,

Signé VERNIER, DE SAINT-GERMAIN, Comte JOACHIM MURAT, Baron JÉROME DAVID.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à la conversion facultative de la rente 4 et demi p. 100, de la rente 4 p. 100 et des obligations trentenaires.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 11 février 1862.

Le Président,

Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé Marquis DE CRAMAYEL, O. DE BARRAL, Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat:

Le Sénateur Secrétaire,

Signé Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'il les

inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 12 février 1862.

Signé NAPOLÉON

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice.
Signé DELANGLE.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'État,
Signé A. WALEWSKI.

BULLETIN DES LOIS

N° 1017.

N° 10106. — Loi *qui autorise le département de l'Ariège à contracter un Emprunt et à s'imposer extraordinairement.*

Du 16 Avril 1862.

NAPOLÉON par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

AVONS SANCTIONNÉ et SANCTIONNONS, PROMULGUÉ et PROMULGUONS ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

Le CORPS LÉGISLATIF A ADOPTÉ LE PROJET DE LOI dont la teneur suit :

ART. 1er. Le département de l'Ariège est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en à faite dans sa session de 1861, à emprunter à un taux d'intérêt qui ne pourra dépasser cinq pour cent, une somme de cent vingt mille francs (120,000f), qui sera appliquée à l'exécution du chemin de fer de Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Bayonne.

L'emprunt pourra être réalisé, soit avec publicité et concurrence, soit par voie de souscription, soit de gré à gré, avec faculté d'émettre des obligations au porteur ou transmissibles par voie d'endossement, soit directement auprès de la caisse des dépôts et consignations, aux conditions de cet établissement.

Les conditions des souscriptions à ouvrir ou des traités à passer de gré à gré seront préalablement soumises à l'approbation du ministre de l'intérieur.

2. Le département de l'Ariège est également autorisé à s'imposer extraordinairement, pendant dix ans, à partir de 1863, un

centime cinq dixièmes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté au remboursement et au service des intérêts de l'emprunt autorisé par l'article 1er ci dessus.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 25 mars 1862.

Le Président,
Signé Comte de Morny.

Les Secrétaires,
Signé Comte Joachim Murat, Baron Jérome David, Comte Le Peletier d'Aunay, Marquis de Talhouet.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à un emprunt et à une imposition extraordinaire par le département de l'Ariège.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 9 avril 1862.

Le Président,
Signé Troplong.

Les Secrétaires,
Signé O. de Barral, Baron de Heeckeren, Baron T. de Lacrosse.

Vu et scellé du sceau du Sénat :
Le Sénateur Secrétaire,
Signé Baron T. de Lacrosse.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État, et insérées au bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 16 avril 1862.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice.
Signé Delangle.

Par l'Empereur :
Le Ministre d'État,
Signé A. Walewski.

BULLETIN DES LOIS

N° 1039.

N° 10431 — Décret impérial (contre-signé par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics), portant :

Art. 1er. Est déclarée d'utilité publique l'occupation des terrains nécessaires pour l'établissement d'une gare de marchandises à la station de Moux (Aude), ligne de Bordeaux à Cette, les dits terrains compris entre les liserés jaunes du plan dressé, à la date du 20 septembre 1861, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret.

2. Pour l'acquisition des dits terrains, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Les dits terrains seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette, et feront retour à l'État à l'expiration de la concession. *(Paris, 24 Mai 1862.)*

BULLETIN DES LOIS

N° 1056.

N° 10622. — Décret impérial (contre-signé par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics) portant ce qui suit :

1° Est déclarée d'utilité publique l'occupation des terrains nécessaires pour l'agrandissement de la gare des marchandises de Rivesaltes, ligne de Narbonne à Perpignan (Pyrénées-Orientales), les dits terrains compris entre les liserés jaunes du plan annexé au présent décret.

2° Pour l'acquisition des dits terrains, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Narbonne à Perpignan, et feront retour à l'État à l'expiration de la concession. *(Vichy, 13 juillet 1862.)*

BULLETIN DES LOIS

N° 943.

N° 14809. — DÉCRET IMPÉRIAL (contre-signé par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics), qui autorise la compagnie des chemins de fer du Midi à établir une prise d'eau dans le canal du Midi pour l'alimentation de la gare de Carcassonne (Aude). *(Paris 7 Février 1863.)*

BULLETIN DES LOIS

N° 1118.

N° 11293. — Décret impérial (contre-signé par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics), portant ce qui suit :

Est déclarée d'utilité publique l'exécution : 1° d'une gare maritime à établir sur le port de Paludate, à Bordeaux (Gironde), entre le pont dit *de Brienne* et la rue Ferrachapt, la dite gare présentant une longueur de quatre cents mètres et devant être limitée à vingt mètres de l'alignement des maisons du chemin du quai ; 2° d'une voie de raccordement reliant la dite gare aux voies de la gare Saint-Jean ; 3° du détournement de l'Estey de Bègles.

La compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne sera tenue d'ouvrir sur la gare, à cent trente-cinq mètres en amont de la rue Ferrachapt, un chemin de quinze mètres de largeur, partant de la chaussée et conduisant à la Garonne.

Pour l'exécution des dits travaux, la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

Les expropriations devront être accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret.

Les terrains à occuper pour l'établissement de la gare maritime et de la voie de raccordement reliant la dite gare à la gare Saint-Jean seront incorporés au chemin de fer de Bordeaux à Cette et feront retour à l'État à l'expiration de la concession. *(Paris, 25 Février 1863.)*

BULLETIN DES LOIS

N° 1090.

N° 10909 — Loi *qui autorise le département de la Haute-Garonne, 1° à faire un prélèvement sur le produit de l'imposition extraordinaire créée par la loi du 6 juillet 1860, 2° à s'imposer extraordinairement.*

Du 4 Mars 1863.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique. Le département de la Haute-Garonne est autorisé, conformément à la demande que le conseil général en a faite dans sa session de 1862,

1° A prélever sur le produit de l'imposition extraordinaire créée par la loi du 6 juillet 1860 une somme de cent vingt mille francs (120,000f), qui sera affectée à l'exécution du chemin de fer de Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Bayonne ;

2° A s'imposer extraordinairement, en 1865, trois centimes cinq dixièmes additionnels au principal des quatre contributions directes, dont le produit sera affecté à l'achèvement des prisons de Toulouse.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 2 février 1863.

Le Président,
Signé Duc DE MORNY.

Les Secrétaires,
Signé Comte JOACHIM MURAT, Marquis DE TALHOUET,
Baron JÉRÔME DAVID, VERNIER.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à un prélèvement de fonds sur une imposition précédemment autorisée et à une imposition extraordinaire par le département de la Haute-Garonne.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 25 février 1863.

Le Président,
Signé TROPLONG,

Les Secrétaires,
Signé Baron DE HEECKEREN, BONJEAN, Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :
Le Sénateur Secrétaire,
Signé Baron T. DE LACROSSE.

MANDONS et ORDONNONS que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre Ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 4 mars 1863.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :
Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé DELANGLE.

Par l'Empereur :
Le Ministre d'État,
Signé A. WALEWSKI.

N° 10923. — Loi *qui distrait un territoire de la commune de Renneville et le réunit à la commune de Villefranche (Haute-Garonne).*

Du 4 Mars 1863.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Art. 1er. Le territoire lavé en rose sur le plan annexé à la présente loi est distrait de la commune de Renneville, canton et arrondissement de Villefranche, département de la Haute-Garonne, et réuni à la commune de Villefranche. En conséquence la voie du chemin de fer de Bordeaux, attribuée tout entière au territoire de Villefranche, formera la limite entre les deux communes.

2. Les dispositions qui précèdent auront lieu sans préjudice des droits d'usage ou autres qui pourraient être respectivement acquis. Les autres conditions de la distraction prononcée seront, s'il y a lieu, ultérieurement déterminées par un décret de l'Empereur.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 13 février 1863.

Le Président,

Signé Duc de Morny.

Les Secrétaires,

Signé Comte Joachim Murat, de Saint-Germain, Baron Jérome David, Comte le Peletier d'Aunay.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi relative à la réunion à la commune de Villefranche d'une portion de territoire distraite de la commune de Renneville (Haute-Garonne.)

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 25 février 1863.

Le Président,

Signé Troplong.

Les Secrétaires,

Signé Baron de Heeckeren, Bonjean, Baron T. de Lacrosse.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le Sénateur Secrétaire,

Signé Baron T. de Lacrosse.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au Bulletin des lois, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives, pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais des Tuileries, le 4 mars 1863.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé Delangle.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'État,
Signé A. Walewski.

BULLETIN DES LOIS

N° 1127.

N° 11389.—DÉCRET IMPÉRIAL *qui détermine, en ce qui concerne la garantie d'intérêt accordée par l'État, les formes suivant lesquelles la Compagnie des chemins de fer du Midi sera tenue de faire diverses justifications.*

Du 6 Mai 1863.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu la loi du 8 juillet 1852 et le cahier des charges y annexé;

Vu le décret du 24 août 1852 (1), ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu le décret du 1er août 1857 (2), ensemble la convention et le cahier des charges y annexés;

Vu la convention passée, les 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, avec la compagnie des chemins de fer du Midi;

Vu les clauses de l'article 13 de la dite convention, ainsi conçues :

« Un règlement d'administration publique déterminera, en ce « qui concerne la garantie d'intérêt accordée par la présente « convention, les formes suivant lesquelles la compagnie sera « tenue de justifier, vis-à-vis de l'État et sous le contrôle de « l'administration supérieure :

(1) xe série, Bull. 573, n° 4401.
(2) xie série, Bull. 544, n° 4994.

« 1° Des frais de construction ;

« 2° Des frais annuels d'entretien et d'exploitation ;

« 3° Des recettes ;

. . . .

« Le même règlement d'administration publique déterminera « les dispositions destinées à régler l'exercice du droit de « partage des bénéfices ; »

Vu le décret du 11 juin 1859 (1), qui approuve la convention ci-dessus visée ;

Vu la loi, en date du 11 juin 1859, qui ratifie les engagements mis à la charge du trésor public par la dite convention ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date des 8, 22 février et 1er mars 1862 :

Vu le décret du 17 juin 1854 (2), sur les inspecteurs généraux des chemins de fer ;

Notre Conseil d'État entendu.

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

TITRE Ier.

JUSTIFICATION DES FRAIS DE PREMIER ÉTABLISSEMENT.

ART. 1er. Le capital affecté au rachat ou à la construction des lignes désignées en l'article 7 de la convention du 11 juin 1859 est établi par deux comptes généraux distincts, l'un de l'ancien réseau, l'autre du nouveau réseau, tant pour l'application de la garantie d'intérêt, aux termes des articles 8, 9 et 10 de la dite convention, que pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, aux termes de l'article 12 de la même convention.

Sont portés à ces deux comptes :

1° Toutes les sommes que la compagnie justifie avoir dépensées dans un but d'utilité pour le rachat, la construction et la

(1) Bull. 709, n° 6710.
(2) Bull. 195, n° 1740.

mise en service de chaque ligne et de ses dépendances, jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de la ligne;

2° Les dépenses d'entretien et d'exploitation. jusqu'à la même époque, des parties du chemin successivement mises en service;

3° Les trois cinquièmes de la dépense d'entretien de la voie et des terrassements pendant une année, à dater de la même époque, pour les parties du chemin qui n'auraient été mises en service que dans le cours de l'année précédente.

Le compte général du nouveau réseau comprendra en outre les sommes employées au payement de l'intérêt de l'amortissement des obligations émises pour la construction des lignes de ce réseau, jusqu'à l'époque où commence, pour ces lignes, l'application de la garantie d'intérêt, et seulement pour la portion de cet intérêt et de cet amortissement qui ne serait pas couverte par les produits nets des lignes ou sections successivement mises en exploitation.

2. Sont déduits du compte général des frais de premier établissement :

1° Les produits bruts de toute nature afférents aux parties du chemin successivement mises en service, et réalisés jusqu'au 1er janvier qui a suivi l'ouverture de chaque ligne;

2° Le produit des propriétés immobilières à aliéner, ainsi qu'il est prescrit ci-après, article 6;

3° Le produit des capitaux affectés à l'établissement de chaque ligne jusqu'au moment de leur emploi en travaux.

3. Le compte général par ligne est arrêté provisoirement, d'après les écritures de la compagnie, au 1er janvier qui a suivi la mise en exploitation de chaque ligne.

A ce compte est joint l'état des dépenses faites et constatées jusque-là, mais qui n'auraient pu être payées. Ces dépenses ainsi que les frais extraordinaires d'entretien et de terrassement de la voie, mentionnés au paragraphe 3 de l'article 1er sont l'objet d'un compte supplémentaire arrêté trois mois après la fin de

l'année révolue qui suit la date fixée pour l'achèvement complet des travaux.

4. Le compte général devient définitif cinq ans après le 1er janvier qui a suivi l'ouverture de chaque ligne. Jusqu'à cette époque, la compagnie peut porter au compte des frais de premier établissement les dépenses nécessaires pour compléter la construction et la mise en service de la ligne.

5. Après l'expiration de ce délai de cinq ans, la compagnie peut être autorisée, par décrets délibérés en Conseil d'État, à ajouter au dit compte, mais seulement pour l'exercice du droit de partage des bénéfices, les dépenses faites pour l'exécution des travaux qui sont reconnus de premier établissement.

Dans ce cas, la compagnie n'a droit qu'au prélèvement, sur les produits nets, des intérêts et de l'amortissement des dites dépenses.

6. La compagnie doit procéder, dans le délai de deux années après l'achèvement complet des travaux de la ligne, à l'aliénation de toutes les propriétés immobilières qu'elle a acquises et qui ne sont pas affectées au service du chemin de fer.

Dans le cas où l'aliénation n'a pas eu lieu avant la clôture du compte général définitif, la valeur d'acquisition des dites propriétés immobilières est déduite du compte de premier établissement.

Le produit des aliénations est porté, à mesure qu'elles s'opèrent, à un compte spécial qui reste ouvert jusqu'à la clôture du compte général et qui vient en déduction de ce dernier compte.

7. Le compte général tant provisoire que définitif présente, pour chaque ligne, le développement des dépenses, conformément aux tableaux dont les modèles sont déterminés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, la compagnie entendue.

8. Le compte général définitif sera produit, avec les pièces à l'appui, dans les six mois de la date du présent décret, pour celles des lignes qui ont été mises en exploitation depuis plus de cinq ans.

Pour les autres lignes, le même compte sera fourni cinq ans après le 1er janvier qui aura suivi l'ouverture de chacune d'elles.

Le compte provisoire et l'état des dépenses restant à payer seront fournis avec les pièces à l'appui, savoir :

Pour les lignes ouvertes depuis moins de cinq ans, dans les six mois de la date du présent décret, et pour les lignes encore en construction, le 1er janvier qui suivra la mise en exploitation de chacune d'elles.

9. Ces comptes sont soumis à l'examen d'une commission instituée par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics. La commission est composée d'un conseiller d'État, président, et de six membres, dont trois au choix de notre ministre des finances.

La compagnie est tenue de représenter les registres, pièces comptables, correspondances et tous autres documents que la commission juge nécessaires à la vérification des comptes.

La commission peut se transporter au besoin par elle-même ou par ses délégués, soit au siége de la compagnie, soit dans les gares, ateliers et bureaux de toutes les lignes, ainsi que dans tous les établissements affectés au service des canaux concédés ou affermés.

Elle adresse son rapport, avec les dits comptes et les pièces justificatives, à notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, qui, après communication du dossier à notre ministre des finances, arrête, sauf le recours au conseil d'État, le montant des sommes dépensées qu'il reconnaît devoir faire partie du capital auquel est applicable la garantie d'intérêt.

TITRE II.

JUSTIFICATION ANNUELLE DES DÉPENSES D'EXPLOITATION ET DES RECETTES.

10. A dater de l'année 1865, la compagnie est tenue de remettre, dans les trois premiers mois de chaque année, à notre

ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, le budget de ses dépenses et de ses recettes pour l'exercice commençant au 1er janvier suivant, et de lui communiquer, dans le cours de l'exercice, les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter à ce budget.

11. Le compte des dépenses et le compte des recettes de chaque exercice sont établis d'après les registres de la compagnie, distinctement pour l'ancien et pour le nouveau réseau, dans les quatre premiers mois de l'exercice suivant.

Les résultats de l'exploitation du canal latéral à la Garonne et ceux du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, sont ajoutés aux résultats de l'exploitation de l'ancien réseau.

Les dépenses et les recettes propres à chacune des lignes du nouveau réseau successivement mises en exploitation sont séparément établies jusqu'à l'époque où commence pour ces lignes l'application de la garantie d'intérêt.

12. Sont compris dans les frais annuels d'entretien et d'exploitation :

1° Toutes les dépenses qui, à partir du 1er janvier qui a suivi la mise en service de chaque ligne, ont été faites dans un but d'utilité pour les réparations ordinaires et extraordinaires, l'exploitation et l'administration du chemin de fer et de ses dépendances, à l'exclusion des dépenses à porter au compte de premier établissement;

2° Les contributions de toute nature payées par la compagnie;

3° Les frais d'entretien et d'exploitation des propriétés immobilières jusqu'à leur aliénation;

4° Le prélèvement opéré pour la réserve, conformément aux statuts;

5° Les prélèvements ou versements faits au profit des employés de la compagnie.

N'y sont pas compris :

1° L'intérêt et l'amortissement des emprunts, notamment de

ceux que la compagnie aura contractés pour l'achèvement des travaux, en cas d'insuffisance du capital garanti par l'État, aux termes de l'article 13 de la convention du 11 juin 1859;

2° Les frais concernant des établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation soit du chemin de fer, soit des canaux concédés ou affermés.

13. Le compte des recettes comprend distinctement, d'une part, pour l'ancien réseau, augmentés des produits du canal latéral à la Garonne et de ceux du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, de l'autre, pour le nouveau réseau, les produits bruts de toute nature autres que ceux provenant d'établissements qui ne servent pas directement à l'exploitation soit du chemin de fer, soit des canaux concédés ou affermés.

Les produits des immeubles à aliéner y sont portés jusqu'au jour de l'aliénation.

14. A dater de l'exercice 1862 pour l'ancien réseau, et de l'exercice 1865 pour le nouveau réseau, les comptes annuels font ressortir :

1° Le produit kilométrique de l'exploitation des lignes terminées de l'ancien réseau;

Conformément aux articles 10 et 11 de la convention du 11 juin 1859, les produits nets du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi, pendant la durée du bail d'affermage de ce dernier canal, sont ajoutés à ceux de l'ancien réseau. Le total des produits nets ainsi réunis est divisé par le nombre de kilomètres de chemin de fer composant l'ancien réseau;

2° La portion du produit net total qui doit, s'il y a lieu, couvrir, concurremment avec les produits nets de l'exploitation du nouveau réseau, l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État;

3° Le montant du capital employé en dépenses de premier établissement du nouveau réseau, ainsi que le montant des intérêts et de l'amortissement garantis;

4° Le montant des produits nets de l'exploitation du nouveau réseau à affecter au service des intérêts et de l'amortissement,

concurremment avec l'excédant des produits nets de l'ancien réseau.

15. A dater de l'exercice 1872 inclusivement, les comptes d'exercice feront ressortir, d'après les bases déterminées par l'article 12 de la convention du 11 juin 1859, l'excédant des produits nets à partager par moitié entre l'État et la compagnie.

16. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics détermine, la compagnie entendue, les justifications à produire à l'appui des comptes, dont les développements par articles sont présentés conformément aux modèles arrêtés par lui.

17. Les comptes des dépenses et des recettes pour chaque exercice sont adressés, dans les quatre premiers mois de l'année suivante, à notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

TITRE III.

APPLICATION DE LA GARANTIE D'INTÉRÊT ET PARTAGE DES BÉNÉFICES.

18. A dater de l'exercice 1862 pour l'ancien réseau et de l'exercice 1865 pour le nouveau réseau, s'il paraît résulter des comptes des recettes et des dépenses d'un exercice qu'il y a lieu de réclamer la garantie de l'intérêt et de l'amortissement, notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics soumet les dits comptes à l'examen de la commission mentionnée dans l'article 7.

A dater de l'exercice 1872, les comptes seront, dans tous les cas, soumis à l'examen de la commission.

19. Notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, après avoir communiqué à notre ministre des finances les comptes portant liquidation, soit d'avances à la charge du trésor, soit de bénéfices à partager entre l'État et la compagnie, en arrête le règlement définitif sur le rapport de la commission.

20. Immédiatement après la fin de chaque année et avant le règlement définitif des comptes des recettes et des dépenses,

arrêté conformément aux articles 18 et 19, si les produits nets de l'exercice affectés au payement de l'intérêt et de l'amortissement garantis par l'État paraissent insuffisants, notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics peut, sur la demande de la compagnie, sur le rapport de la commission et après communication à notre ministre des finances, arrêter le montant de l'avance à faire à la compagnie.

Dans le cas où le règlement définitif des comptes de l'exercice ferait reconnaître que l'avance a été trop considérable, la compagnie sera tenue de rembourser immédiatement l'excédant au trésor avec les intérêts à quatre pour cent.

21. Lorsque l'État a payé, à titre de garant, tout ou partie d'une annuité, il en est remboursé, avec les intérêts à quatre pour cent par an, conformément aux dispositions de l'article 11 de la convention du 11 juin 1859.

A cet effet, le règlement de compte arrêté par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ainsi qu'il est dit en l'article 19 qui précède, contient, s'il y a lieu, la liquidation et le prélèvement des avances du trésor.

TITRE IV.

CONTROLE ET SURVEILLANCE.

22. Un inspecteur général des chemins de fer, désigné chaque année par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, est chargé, sous son autorité, de surveiller dans l'intérêt de l'État, tous les actes de la gestion financière de la compagnie.

23. La compagnie lui communique, à toute époque, les registres de ses délibérations, ses livres-journaux, ses écritures, sa correspondance et tous documents qu'il juge nécessaires pour constater la situation active et passive de la compagnie.

24. L'inspecteur général des chemins de fer désigné par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, ainsi qu'il vient d'être dit, a le droit d'assister à toutes les séances de l'assemblée générale de la compagnie.

25. Il reçoit de la compagnie, pour les transmettre avec son avis, à notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, tous les comptes et documents qu'est tenue de fournir la compagnie aux termes du présent décret.

26. Les opérations financières et la comptabilité de la compagnie sont soumises à la vérification périodique de l'inspection générale des finances, qui a, pour l'accomplissement de cette mission, tous les droits dévolus à l'inspecteur général des chemins de fer par l'article 23 du présent décret.

TITRE V.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

27. La forme des obligations à émettre par la compagnie, la quotité, le mode de négociation et les conditions de chaque émission partielle, doivent être préalablement approuvés par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

28. Dans le cas où la compagnie se croit lésée par les règlements de compte arrêtés ainsi qu'il est prescrit ci-dessus, elle conserve son recours au Conseil d'État par la voie contentieuse.

29. Sont abrogées les dispositions des décrets et ordonnances antérieures, en ce qu'elles auraient de contraire aux dispositions du présent décret.

30. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et notre Ministre secrétaire d'État au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Fait au palais des Tuileries, le 6 mai 1863.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

BULLETIN DES LOIS

N° 1141.

N° 11552. — Loi *qui approuve les articles* 2, 3, 4, 7, 8 *et* 9 *d'une convention passée entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

Du 11 Juin 1863.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Avons sanctionné et sanctionnons, promulgué et promulguons ce qui suit :

LOI.

Extrait du procès-verbal du Corps législatif.

Le Corps législatif a adopté le projet de loi dont la teneur suit :

Article unique. Sont approuvés les articles 2, 3, 4, 7, 8 et 9 de la convention ci-annexée, passée le 1er mai 1863, entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, les dits articles relatifs aux engagements mis à la charge du trésor par cette convention.

Délibéré en séance publique, à Paris, le 6 mai 1863.

Le Président,

Signé Duc de Morny.

Les Secrétaires,

Signé Comte Joachim Murat, Comte le Peletier d'Aunay, de Saint-Germain, Marquis de Talhouet.

Extrait du procès-verbal du Sénat.

Le Sénat ne s'oppose pas à la promulgation de la loi qui approuve les articles 2, 3, 4, 7, 8 et 9 d'une convention passée entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.

Délibéré et voté en séance, au palais du Sénat, le 8 mai 1863.

Le Président,

Signé TROPLONG.

Les Secrétaires,

Signé Baron DE HEECKEREN, A. LE ROY DE SAINT-ARNAUD, Baron T. DE LACROSSE.

Vu et scellé du sceau du Sénat :

Le Sénateur Secrétaire

Signé baron T. DE LACROSSE.

Mandons et ordonnons que les présentes, revêtues du sceau de l'État et insérées au *Bulletin des lois*, soient adressées aux cours, aux tribunaux et aux autorités administratives pour qu'ils les inscrivent sur leurs registres, les observent et les fassent observer, et notre ministre secrétaire d'État au département de la justice est chargé d'en surveiller la publication.

Fait au palais de Fontainebleau, le 11 juin 1863.

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du grand sceau :

Le Garde des sceaux, Ministre secrétaire d'État au département de la justice,
Signé DELANGLE.

Par l'Empereur :

Le Ministre d'État,
Signé A. WALEWSKI.

N° 11553. — Décret impérial *qui approuve la Convention passée le 1er mai 1863 entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la Compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne.*

Du 11 Juin 1863.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu les loi et décret du 11 juin 1859 (1), ensemble la convention y annexée des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 ;

Vu le décret du 16 janvier 1861 (2), relatif au chemin de fer de Perpignan à Port-Vendres ;

Vu la loi du 2 juillet 1861 et les décrets du 14 juin précédent (3), concernant les chemins de fer de Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Tarbes et de Port-Vendres à la frontière d'Espagne ;

Vu l'avant-projet du chemin de fer de Rodez à Montpellier par Milhau, le dossier de l'enquête à laquelle ce projet a été soumis, et notamment les procès-verbaux des commissions d'enquête en date des 19 février et 6 mars 1862 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 17 mai 1862 ;

Vu l'avis du comité consultatif des chemins de fer, en date du 24 mai 1862;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, art. 4 ;

Vu la convention provisoire passée, le 1er mai 1863, entre notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux

(1) Bull. 709, n° 6710.
(2) Bull. 901, n° 8686.
(3) Bull. 953, nos 9332 et 9336.

publics et la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, la dite convention portant concession de plusieurs lignes de chemin de fer ci-dessus énoncées et modifiant différentes dispositions de la convention susvisée des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 ;

Vu l'avis émis par notre ministre des finances, conformément au décret du 1er décembre 1861 ;

Vu la loi en date de ce jour qui ratifie les engagements mis à la charge du trésor par la dite convention ;

Notre Conseil d'État entendu ;

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. La convention provisoire passée le 1er mai 1863 entre notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, et dont l'objet est ci-dessus énoncé, est et demeure approuvée.

La dite convention restera annexée au présent décret.

2. Notre ministre de l'agriculture du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au *Bulletin des lois.*

Fait au palais de Fontainebleau, le 11 juin 1863.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

CONVENTION.

L'an mil huit cent soixante-trois et le premier mai,

Entre le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, agissant au nom de l'État, et sous réserve de l'approba-

tion des présentes par décret de l'Empereur et par la loi, en ce qui concerne les clauses financières.

D'une part,

Et la Société anonyme établie à Paris sous la dénomination de *Compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne*, la dite compagnie représentée par M. *Émile Pereire*, président du conseil d'administration, élisant domicile au siége de la dite Société, à Paris, place Vendôme, nº 15, et agissant en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par délibération du conseil d'administration, en date du 25 mars 1863, et sous la réserve de l'approbation des présentes par l'Assemblée générale des actionnaires dans un délai de six mois au plus tard.

D'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, concède à la compagnie des chemins de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, qui l'accepte, les chemins de fer ci-après désignés :

De Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Tarbes ;

De Port-Vendres à la frontière d'Espagne ;

De Montpellier à la ligne d'Agde à Lodève ;

De la même ligne à Milhau, avec embranchement sur la ligne de Graissessac ;

De Milhau à Rodez.

La compagnie s'engage à exécuter les chemins de fer ci-dessus énoncés dans un délai de huit années, à partir du décret qui ratifiera la présente convention. La compagnie s'engage, en outre, à achever, dans un délai de quatre ans, la ligne de Perpignan à Port-Vendres, dont les travaux, en vertu de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859, devaient être exécutés par l'État, dans les conditions de la loi du 11 juin 1842.

La concession du chemin de fer de Montpellier à la ligne de Lodève, de la même ligne à Milhau et de Milhau à Rodez, stipulée par le présent article, est soumise aux conditions suivantes :

La compagnie sera tenue de racheter, dans un délai de deux ans, le chemin de fer de Graissessac à Béziers. Ce rachat sera réglé par un arbitrage.

Dans le cas où le chemin du Vigan à Milhau serait ultérieurement concédé à la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, la concession de la ligne de Milhau à Rodez sera attribuée

par moitié aux compagnies du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, moyennant le remboursement, par cette dernière compagnie, de la moitié des dépenses faites par celle du Midi, avec les intérêts à cinq pour cent (5 p. 100) à partir de la mise en exploitation de la ligne, sauf déduction de la moitié des produits nets réalisés à dater de la même époque.

Art. 2. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics s'engage, au nom de l'État, à payer à la compagnie, à titre de subvention, pour l'exécution des chemins mentionnés à l'article qui précède, en sus du prix des travaux exécutés par l'État, et dont le montant s'élève à un million cinq cent mille francs (1,500,000f), une somme de cinquante-sept millions de francs (57,000,000f) savoir :

De Port-Vendres à la frontière d'Espagne, quatorze millions, ci	14,000,000
De Perpignan à Port-Vendres, neuf millions, ci	9,000,000
De la ligne d'Agde à Lodève, à Milhau et Graissessac, vingt et un millions, ci	21,000,000
De Milhau à Rodez, treize millions, ci	13,000,000

Les travaux de la ligne de Saint-Girons à la ligne de Toulouse à Tarbes continueront à être exécutés par l'État, et seront livrés à la compagnie dans les conditions fixées par le cahier des charges supplémentaire, annexé à la convention du 11 juin 1859.

Les subventions ci-dessus énoncées seront versées en seize payements semestriels égaux, échéant le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le premier sera effectué le premier mai mil huit cent soixante-cinq (1865).

La compagnie devra justifier, avant chaque payement, de l'emploi sur chacune des lignes auxquelles s'appliquent les dites subventions, en achats de terrains ou en travaux et approvisionnements sur place, savoir : pour les quatre premiers payements, d'une somme double du montant du terme qu'elle aura à recevoir, et pour les douze derniers, d'une somme au moins égale au montant de ce terme. Le dernier versement ne sera fait qu'après l'ouverture de chaque ligne.

Le Gouvernement aura la faculté, à la date du 1er mai 1865 et avant le payement du premier terme, de convertir l'ensemble des subventions ci-dessus énoncées en quatre-vingt-douze annuités comprenant l'intérêt et l'amortissement, calculés au taux de quatre et demi pour cent (4 1/2 p. 100) et payables en deux termes, le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, le premier de ces termes échéant le premier mai mil huit cent soixante cinq (1er mai 1865).

Toutefois, si au 1er mai 1869 ou à une époque antérieure, le Gouvernement, après avoir opté pour le payement par annuités, croit devoir renoncer à ce mode de libération, la portion de la subvention restant due sera soldée en termes égaux, payables le 1er mai et le 1er novembre de chaque année, et dont le dernier écherra le premier novembre mil huit cent soixante et douze (1er novembre 1872).

Pour établir le chiffre du capital restant à solder, à titre de subvention, les annuités précédemment payées, seront imputées sur le montant des termes auxquels la compagnie aurait eu droit, en vertu du paragraphe 3 du présent article, en tenant compte des intérêts à 4 et demi pour cent, à partir de l'échéance de chaque terme.

3. Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie du Midi et du canal latéral à la Garonne, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après.

De Castres à Albi ;

De Castres à Mazamet ;

De Carcassonne à Quillan ;

De Langon à Bazas.

La compagnie s'engage à exécuter les dits chemins dans un délai de huit années, à dater du décret de concession définitive à intervenir, et moyennant les subventions ci-après, savoir :

Pour les lignes

De Castres vers Albi, sept millions, ci . . .	7,000,000 fr.
De Castres à Mazamet, deux millions sept cent mille francs, ci	2,700,000
De Carcassonne à Quillan, sept millions sept cent mille francs, ci	7,700,000
De Langon à Bazas, deux millions six cent mille francs, ci	2,600,000

Les dites subventions seront payées dans les formes et dans les conditions énoncées à l'article 2 ci-dessus, à partir du 1er mai qui en suivra la concession définitive. Le nombre d'annuités, s'il y a lieu, sera égal au nombre d'années restant à courir, à partir de cette dernière date, jusqu'à l'expiration de la concession de la compagnie.

Le ministre s'engage, en outre, au nom de l'État, à concéder à la compagnie, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après :

De Toulouse à Auch ;

De Montréjeau à Bagnères-de-Luchon ;

De Lourdes à Pierrefitte.

Les travaux de ces trois dernières lignes seront exécutés par l'État et livrés à la compagnie dans les conditions prévues par le cahier des charges supplémentaire annexé à la convention du 11 juin 1859.

Les engagements ci-dessus énoncés seront considérés comme nuls et non avenus, dans le cas où leur exécution n'aurait pas été réclamée, soit par le Gouvernement soit par la compagnie, dans un délai de quatre années à partir de la ratification du présent, et dans le cas où, l'accomplissement de ces engagements ayant été réclamé, l'utilité publique n'aurait pas été déclarée dans un délai de huit ans, à partir de la dite époque.

La compagnie aura la faculté d'établir à Marseille, pour les marchandises à destination de son réseau ou en provenant, une gare spéciale avec raccordement sur une ou plusieurs des gares de Marseille appartenant à la compagnie de la Méditerranée.

La présente faculté sera considérée comme nulle et non avenue si la compagnie n'en a pas usé dans un délai de quatre ans, à partir du décret qui approuvera les présentes.

La compagnie du Midi aura, en outre, la faculté, dans le cas où la concession du chemin de fer de Castres à Albi, serait rendue définitive, de racheter la ligne de Carmaux à Albi. Le prix de ce rachat sera réglé par arbitrage.

Le montant de ce prix sera porté au compte de premier établissement du nouveau réseau, sans toutefois que le capital de trois cent trente-huit millions cinq cent mille francs (338,500,000 fr.), garanti en vertu de l'article 7 ci-après, puisse être augmenté à raison de ce rachat.

4. La gare de marchandises de Marseille prévue à l'article précédent et ses raccordements avec les gares de la compagnie de la Méditerranée, seront compris dans l'ancien réseau de la compagnie du Midi.

Les autres chemins de fer concédés ou rétrocédés, à titre soit définitif, soit éventuel, par la présente convention, y compris le chemin de Graissessac à Béziers, seront compris dans le nou-

veau réseau. Ces gares et ces diverses lignes seront soumises respectivement aux dispositions relatives à chacun des deux réseaux, telles qu'elles résultent de la convention des 29 juillet et 11 juin 1859, sauf les modifications résultant de la présente convention.

5. Les dits chemins seront régis par le cahier des charges annexé à la convention des 29 juillet 1858 et 11 juin 1859, sous la réserve des modifications ci-après :

Les terrains seront acquis pour deux voies ; les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie ; le rayon des courbes pourra être réduit à 300 mètres (300m). Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres (15mm) par mètre, sans préjudice de la faculté accordée à la compagnie par l'article 8 du cahier des charges, de proposer des modifications aux précédentes dispositions.

La compagnie jouira, en outre, en ce qui concerne la ligne de Cette à Marseille, du bénéfice des dispositions stipulées au paragraphe 3 de l'article 5 de la convention passée, à la date du 1er mai 1863, avec la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée.

Les rapports auxquels la création de la gare de marchandises de Marseille, prévue à l'article 3 de la présente convention, donnera lieu, entre les compagnies du Midi et de Paris à Lyon et à la Méditerranée, ainsi que les difficultés que pourraient soulever les dispositions mentionnées au paragraphe précédent, seront réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les deux compagnies entendues.

6. Les dispositions de l'article 42 du cahier des charges sont modifiées ainsi qu'il suit :

La troisième classe de marchandises, mentionnée au dit article, sera définie de la manière suivante :

	PRIX		
	de péage	de transport	TOTAL
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
3e classe. — Pierres de taille et produits de carrières, minerais autres que le minerai de fer, fonte brute, sel, moëllons, meulières, argiles, briques et ardoises.	0 06	0 04	0 10

Il sera établi une quatrième classe de marchandises dans les conditions ci-après :

			PRIX		
			de péage	de transport	TOTAL
			fr. c.	fr. c.	fr. c.
4e classe	Houille, marnes, cendres, fumiers, engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, cailloux et sables.	Pour les parcours de 0 à 100 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 5 fr. . . .	0 05	0 03	0 08
		Pour les parcours de 101 à 300 kilomètres, sans que la taxe puisse être supérieure à 12 fr. . . .	0 03	0 02	0 05
		Au delà de 300 kilom.	0 025	0 015	0 04

7. Les paragraphes 1 et 2 de l'article 9 de la convention des 28 décembre 1858 et 11 juin 1859 sont modifiés ainsi qu'il suit :

Le capital garanti par l'État ne pourra excéder pour l'ensemble des lignes du nouveau réseau concédées à titre soit définitif, soit éventuel, la somme totale de trois cent trente-huit millions cinq cent mille francs (338,500,000f), laquelle, néanmoins, sera augmentée du prix de rachat du chemin de Graissessac à Béziers.

Dans le cas où les concessions éventuelles ne seraient pas rendues définitives, la somme ci-dessus de trois cent trente-huit millions cinq cent mille francs sera diminuée respectivement des sommes ci-après :

Pour les lignes de Castres à Albi, sept millions, ci	7,000,000 fr.
Castres à Mazamet, deux millions sept cent mille francs, ci	2,700,000
Carcassonne à Quillan, sept millions sept cent mille francs, ci	7,700,000
Langon à Bazas, deux millions cinq cent mille francs, ci	2,500,000
Toulouse à Auch, douze millions ci	12,000,000
Montréjeau à Bagnères-de-Luchon, cinq millions six cent mille francs, ci	5,600,000
Lourdes à Pierrefitte, trois millions, ci	3,000,000

Celles des lignes du nouveau réseau, dont la mise en exploitation sera postérieure au premier janvier mil huit cent soixante cinq (1er janvier 1865), ne participeront à la garantie d'intérêt qu'à partir du premier janvier mil huit cent soixante et dix (1er janvier 1870). Jusqu'à cette époque, elles resteront soumises aux dispositions du paragraphe 3 de l'article 9 précité de la convention de mil huit cent cinquante-neuf (1859).

8. Les paragraphes 4 et 5 de l'article 10 de la convention précitée de mil huit cent cinquante neuf (1859) sont modifiés ainsi qu'il suit :

A partir du premier janvier qui suivra l'achèvement complet de l'ensemble des lignes comprises, soit dans l'ancien, soit dans le nouveau réseau, toute la portion des produits nets de l'ancien réseau, établis ainsi qu'il est dit au paragraphe précédent, qui excédera un revenu net moyen de vingt-huit mille neuf cents francs (28,900f) par kilomètre de chemin de fer y compris les produits nets du canal latéral à la Garonne et du canal du Midi, sera appliqué concurremment avec les produits nets du nouveau réseau à couvrir l'intérêt et l'amortissement garantis par l'État.

Ce chiffre de vingt-huit mille neuf cents francs par kilomètre sera augmenté de quatorze francs (14f) pour chaque million de francs, afférent au rachat du chemin de Graissessac à Béziers, et diminué de soixante et douze francs (72f) pour chaque million non admis au compte de premier établissement sur le maximum de trois cent trente millions (330,000,000f) indiqué par la compagnie comme devant représenter les frais d'établissement de son ancien réseau.

Dans les années comprises entre le premier janvier mil huit cent soixante cinq (1er janvier 1865) et l'époque de l'achèvement complet de l'ensemble des lignes du nouveau réseau, le chiffre du revenu kilométrique, calculé conformément aux paragraphes précédents, sera réduit de deux cents francs (200f) pour chaque longueur de cent kilomètres (100k) du nouveau réseau non livré à l'exploitation, sans toutefois que la réduction totale puisse excéder mille huit cent francs (1,800f).

9. L'article 12 de la dite convention est modifié ainsi qu'il suit :

Lorsque les produits nets de l'ancien réseau, y compris le canal latéral à la Garonne et le canal du Midi, excéderont huit pour cent (8 p. 0/0) du capital effectivement dépensé pour leur construction, l'excédant sera partagé par moitié entre l'État et la compagnie.

En ce qui concerne le nouveau réseau, le même partage sera appliqué, lorsque l'ensemble des produits nets de ce réseau excé-

dera la somme nécessaire pour représenter à la fois huit pour cent du capital effectivement dépensé pour la construction des lignes du nouveau réseau, tel qu'il est défini par l'article 8 de la convention de 1859, et six pour cent du capital affecté à la construction des lignes concédées par la présente convention.

10. La présente convention ne sera passible que d'un droit fixe de un franc.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Signé E. ROUHER.

Approuvé l'écriture,

Signé EMILE PEREIRE.

Enregistré à Paris, le 23 juillet 1862, folio 59 verso, case 5. Reçu quatre francs ; décime, quatre vingt-centimes, décime compris pour droit et double droit.

Signé BADEREAU.

N° 11555. — DÉCRET.

Du 11 Juin 1863.

Convention, entre le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et la Compagnie du chemin de fer de Paris à Lyon et à la Méditerranée, — en date du 17 mai 1863.

EXTRAIT

ART. 5. — . . . .

Le Gouvernement n'ayant pas jugé qu'il y eût lieu d'autoriser la construction du chemin de fer direct de Cette à Marseille, par le littoral, stipule vis-à-vis de la compagnie les obligations suivantes :

En ce qui concerne la ligne de Cette à Marseille, la compagnie réduira à cent soixante, pour les points extrêmes de la ligne, le nombre de kilomètres

soumis au tarif pour les voyageurs ainsi que pour les marchandises à destination ou en provenance de Cette ou du réseau du Midi ; elle s'engage, en outre, à accepter sur la dite ligne, pour toutes les marchandises expédiées du réseau de la compagnie du Midi sur Marseille, et réciproquement, les tarifs kilométriques ainsi que les délais et conditions d'expédition que cette dernière compagnie consentirait à s'imposer elle-même, en comptant dans la répartition des tarifs communs la distance de Cette à Marseille pour cent soixante kilomètres seulement, et à établir, sur la demande de la dite compagnie, des trains directs de voyageurs et de marchandises, sans transbordement, de Marseille sur Cette, Toulouse et Bordeaux, et réciproquement.

Dans le cas où le Gouvernement autoriserait la compagnie du Midi à établir à Marseille, pour les marchandises à destination de son réseau ou en provenant, une gare spéciale qui serait mise par elle en communication, par embranchement, avec les gares de la compagnie de Paris à Lyon et à la Méditerranée, les rapports auxquels la création de la dite gare donnera lieu entre les deux compagnies, ainsi que les difficultés que pourrait soulever l'exécution du paragraphe précédent, seront réglés par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, les compagnies entendues.

BULLETIN DES LOIS

N° 972.

N° 15205. — Décret impérial (contre-signé par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics) qui autorise :

La compagnie des chemins de fer du Midi à établir sur l'Ariège une prise d'eau destinée à l'alimentation de la station d'Auterive (Haute Garonne). (*Fontainebleau, 22 juin 1863*).

BULLETIN DES LOIS

N° 1190.

N° 12136.— DÉCRET IMPÉRIAL *qui déclare d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Carcassonne à Quillan, et rend définitive la concession du dit chemin, accordée à titre éventuel à la Compagnie du Midi.*

Du 9 Mars 1864.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les lois et décrets du 11 juin 1863 (1), approuvant la convention passée avec la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, le 1er mai de la même année;

Vu la dite convention, et notamment l'article 3 de cette convention, ainsi conçu :

« Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie du Midi et du canal latéral à la Garonne, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, le chemin de fer de Carcassonne à Quillan. . . . .

« La compagnie s'engage à exécuter le dit chemin dans un délai de huit années à dater du décret de concession définitive.. . .

Vu l'avant-projet relatif à l'établissemont de cette ligne;

Vu les pièces de l'enquête ouverte dans le département de

(1) Bull. 1141, n° 11,552.

l'Aude, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête en date du 4 juin 1863;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées en date des 26 janvier 1863 et 18 janvier 1864;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (art. 4),

Notre Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Carcassonne à Quillan.

En conséquence, la concession du dit chemin accordée à titre éventuel à la compagnie du Midi par la convention sus mentionnée, du 1er mai 1863, est déclarée définitive.

Art. 2. Les terrains seront acquis pour deux voies; les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie; le rayon des courbes pourra être réduit à trois cents mètres (300m). Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres (0m015) par mètre, sans préjudice de la faculté accordée à la compagnie par l'article 8 du cahier des charges, de proposer des modifications aux précédentes dispositions.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 9 mars 1864.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé Armand Béhic.

N° 12137.— DÉCRET IMPÉRIAL *qui déclare d'utilité publique l'établissement des deux chemins de fer : 1° de Castres à Albi; 2° de Castres à Mazamet, et rend définitive la concession des dits chemins, accordée à titre éventuel à la Compagnie du Midi.*

Du 9 Mars 1864.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863 (1), approuvant la convention passée avec la compagnie du chemin de fer du Midi et du canal latéral à la Garonne, le 1er mai de la même année;

Vu la dite convention, et notamment l'article 3 de cette convention, ainsi conçu :

« Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie du Midi et du canal latéral à la Garonne, dans le cas où l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, les chemins de fer ci-après.

« De Castres à Albi ;

« De Castres à Mazamet.

« La compagnie s'engage à exécuter les dits chemins dans un délai de huit années, à dater du décret de la concession définitive.

Vu les avant-projets relatifs à l'établissement de ces deux lignes ;

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur ces avant-projets dans le département du Tarn, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête en date du 6 août 1863 ;

(1) Bull. 1141, n° 11,552.

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées en date du 26 octobre suivant ;

Vu la loi du 3 mai 1841 sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Notre Conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

Art. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement des deux chemins de fer : 1° de Castres à Albi ; 2° de Castres à Mazamet.

En conséquence, la concession des dits chemins, accordée à titre éventuel à la compagnie du Midi par la convention susmentionnée du 1er mai 1863, est déclarée définitive.

Art. 2. Les terrains seront acquis pour deux voies ; les terrassements et les ouvrages pourront n'être exécutés que pour une voie ; le rayon des courbes pourra être réduit à trois cents mètres (300m). Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres (0m015) par mètre, sans préjudice de la faculté accordée à la compagnie par l'article 8 du cahier des charges, de proposer des modifications aux précédentes dispositions.

Art. 3. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au *Bulletin des lois*.

Fait au palais des Tuileries, le 9 mars 1864.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre, secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé ARMAND BÉHIC.

BULLETIN DES LOIS

N° 1223.

N° 12473. — Décret impérial (contre-signé par le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics) portant :

1° Est déclarée d'utilité publique l'occupation des terrains nécessaires pour l'établissement d'une gare à Leucate (Aude), ligne de Narbonne à Perpignan, les dits terrains compris entre les lisérés jaunes d'un plan dressé, à la date du 27 août 1863, par l'ingénieur de la compagnie, lequel plan restera annexé au présent décret;

2° Pour l'acquisition des dits terrains, la compagnie des chemins de fer du Midi est substituée aux droits comme aux obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

Ces terrains seront incorporés au chemin de fer de Narbonne à Perpignan et feront retour à l'État à l'expiration de la concession.

Les expropriations devront être accomplies dans le délai de deux ans, à partir de la promulgation du présent décret. *(Paris, 2 Avril 1864.)*

BULLETIN DES LOIS

N° 1220.

N° 12438. — Décret impérial *portant promulgation de la Convention concernant le service de Surveillance et de Douane sur les Chemins de fer du Midi de la France et du Nord de l'Espagne.*

Du 28 Juin 1864.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département des affaires étrangères,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er.

Une convention ayant été conclue, le 8 avril 1864, entre la France et l'Espagne, pour assurer le service de surveillance et de douane sur les chemins de fer du Midi de la France et du Nord de l'Espagne, et les ratifications de cet acte ayant été échangées à Paris, le 27 juin 1864, la dite convention, dont la teneur suit, recevra sa pleine et entière exécution.

CONVENTION.

Sa Majesté l'Empereur des Français et Sa Majesté la Reine des Espagnes, voulant régler les mesures de surveillance et de douane applicables au service international sur les chemins de fer du Midi de la France et du Nord de l'Espagne, de manière à faciliter et accélérer le transport des voyageurs et des marchandises, ont résolu

de conclure pour cet objet une convention spéciale et ont, à cet effet, nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir :

Sa Majesté l'Empereur des Français, M. *Drouyn de Lhuys*, sénateur de l'Empire, grand-croix de son ordre impérial de la Légion-d'Honneur, de l'ordre royal et distingué de Charles III d'Espagne, etc., etc., etc., son ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères ;

Et Sa Majesté la Reine des Espagnes, *don Xavier de Isturiz*, sénateur du Royaume, chevalier de l'ordre insigne de la Toison-d'Or, grand-croix de l'ordre royal et distingué de Charles III, grand-croix de l'ordre impérial de la Légion-d'Honneur, ancien président du conseil des ministres, premier secrétaire d'État, ministre de l'intérieur et président du conseil d'État, son ambassadeur extraordinaire et plénipotentiaire près Sa Majesté l'Empereur des Français ;

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs, trouvés en bonne et due forme, sont convenus des articles suivants :

Art. 1er. La voie ferrée entre la station française d'Hendaye et la station espagnole d'Irun est déclarée route internationale, ouverte pour les deux pays à l'importation, à l'exportation et au transit, sous la condition qu'entre ces stations frontières et les bureaux de destination ou de sortie, les lignes des chemins de fer ne présenteront pas de solution de continuité.

L'action administrative s'étendra, pour chaque pays, sur la voie qui lui est réservée, jusqu'à la station étrangère, en ce qui concerne la surveillance de la route internationale. Mais la compétence des tribunaux, si leur intervention est nécessitée par un accident ou tout autre événement, aura pour limite la frontière des deux États.

2. Toutes marchandises venant de France à destination d'Espagne ou d'Espagne à destination de France, pourront être transportées sur la voie ferrée entre les stations d'Hendaye et d'Irun, tant de nuit que de jour, les dimanches et jours fériés comme tout autre jour, sous les réserves et moyennant les conditions et formalités ci-après :

3. Chaque convoi portant des marchandises sera accompagné :

1° D'une feuille de route distincte par lieu de destination et d'un modèle uniforme pour les deux États. Cette feuille, préparée par les soins des administrations des chemins de fer, sera soumise au visa des employés des douanes au bureau d'entrée. Elle relatera le nombre et la nature des colis, ainsi que le nombre

et le numéro des wagons; on y joindra les documents présentant toutes les indications prescrites pour l'admission des marchandises en Espagne et pour les déclarations de douane en détail dans les États respectifs;

2° D'un acquit-à-caution délivré par la douane et destiné à assurer l'arrivée des marchandises au lieu de destination, en vertu de l'engagement souscrit sur cette expédition par le représentant de la compagnie du chemin de fer.

4. Les marchandises placées, à leur point de départ, dans des wagons à coulisses, dûment fermés à l'aide de plombs ou cadenas, ou sous bâches plombées, seront dispensées de la visite par la douane aux gares d'Hendaye et d'Irun. Les colis seront transbordés dans un nouveau wagon qui sera plombé.

Cette dispense ne s'appliquera qu'aux expéditions à destination des douanes intérieures ou bureaux de sortie qui sont ouverts dans chaque pays à ce genre d'opération, et dont la nomenclature se trouvera aux bureaux d'Hendaye et d'Irun.

Chacune des parties contractantes étendra successivement cette faculté aux autres points où viendront aboutir les voies ferrées auxquelles le régime des transports internationaux pourra être appliqué.

5. Chaque convoi pourra être escorté par des employés de douanes, soit dans le parcours de la partie internationale, soit dans le reste du trajet, sans autre frais pour les administrations des chemins de fer que l'obligation de les placer, soit à l'aller, soit au retour, dans les convois aussi près que possible des wagons de marchandises. Les douaniers convoyeurs seront admis dans les compartiments des gardes de convois de marchandises.

Il est entendu que les douaniers français ne dépasseront pas, dans leur service d'escorte, la station d'Irun, et, réciproquement, que les agents espagnols s'arrêteront à la station d'Hendaye.

6. Les convois français de marchandises viendront s'arrêter à Irun, sur les voies françaises, où ils resteront sous la surveillance de la douane espagnole. Le transbordement, qui devra avoir lieu dans le délai de vingt-quatre heures, s'effectuera directement de wagon à wagon, quand il s'agira de marchandises destinées au transit ou dirigées sur une douane intérieure.

Il en sera de même pour les convois venant d'Espagne qui arriveront dans la gare française d'Hendaye.

Les compagnies se conformeront, pour les délais de transports, aux règles établis dans chaque pays.

7. Tout colis pesant moins de vingt-cinq kilogrammes ne pourra être admis que dans un wagon à coulisses.

Toutefois, ceux de ces colis qui formeront excédant de charge pourront être placés dans des caisses ou paniers agréés par la douane du lieu, et mis sous plombs ou cadenas.

Il pourra de même être fait usage de paniers, lorsque les colis ne seront pas en assez grand nombre pour remplir un wagon.

8. A l'arrivée des marchandises au lieu de destination, elles seront déposées dans des locaux spéciaux de la gare, agréés par l'administration des douanes et susceptibles d'être fermés.

Elles y resteront sous la surveillance non interrompue des employés des douanes et en seront enlevées pour la consommation, pour l'entrepôt ou pour le transit, après l'accomplissement, dans les délais voulus, des formalités prescrites par les règlements de chaque pays.

Les marchandises extraites de ces magasins pour le transit, sous le régime du présent règlement, ne seront soumises à la visite, ni au moment de l'enlèvement, ni à la sortie du territoire.

9. La faculté accordée par l'article 2 aux convois de marchandises de franchir la frontière, tant de nuit que de jour, et les dimanches et jours fériés, est étendue aux convois de voyageurs, sous les mêmes réserves.

Les douaniers convoyeurs seront admis dans les voitures de deuxième classe des trains des voyageurs.

10. Les bagages seront, en général, visités à la frontière, à Hendaye et Irun.

Néanmoins, toutes les fois que la demande en sera faite, soit par les compagnies, soit par les voyageurs, cette visite pourra être réservée à une douane intérieure spécialement autorisée à cet effet.

On procédera, dans ce cas, suivant les règles applicables aux convois de marchandises, et les bagages, placés dans des wagons plombés, seront accompagnés d'une feuille de route, ainsi que d'une expédition de douane.

11. Les trains français de voyageurs arriveront par la voie française dans la gare d'Irun, en face du local que la compagnie devra mettre à la disposition de la douane, suivant l'article 14, et dans lequel se fera la visite des bagages, articles de messageries, etc., quand on ne demandera pas l'expédition en transit ou sur une douane intérieure.

Il en sera de même pour les convois espagnols qui arriveront à la gare d'Hendaye.

12. Les voyageurs ne pourront conserver avec eux, dans les voitures, aucun colis contenant des marchandises soumises aux droits ou prohibées.

13. Tous les objets passibles de droits, transportés par les convois de voyageurs, restent soumis aux conditions et formalités établies pour ceux dont le transport s'effectuera par les convois de marchandises; seulement, le transbordement devra avoir lieu dans le délai de trois heures.

14. Il pourra être établi, pour le service des escortes, un poste de douane espagnole à la gare française d'Hendaye, de même qu'un poste de douane française à la gare espagnole d'Irun.

Des locaux seront, s'il y a lieu, disposés à cet effet, dans chaque gare, par les compagnies, qui seront également tenues de fournir à la douane locale les installations matérielles nécessaires à leur service.

15. Les agents des douanes qui pourront être appelés à exercer leurs fonctions dans la gare étrangère seront revêtus de leur uniforme et porteurs de leurs armes.

Pendant toute la durée de leur séjour sur le territoire voisin, ils seront soumis aux lois du pays et payeront les contributions indirectes comme les autres étrangers.

Mais ils ne seront, ni eux, ni leur famille, assujettis à la loi du recrutement, au service de la garde nationale, aux prestations communales, ni aux impositions directes et personnelles.

Pour le service et la discipline dans l'intérieur de la gare, ils relèveront exclusivement de l'autorité de leur pays.

16. Les agents des douanes qui, en exécution de la présente convention, franchiront la frontière pour le service de l'un ou de l'autre pays, jouiront, sur le vu de leur uniforme ou la représentation de leur commission, de tous les droits ou priviléges que les lois nationales accordent respectivement à des agents officiels.

Les mêmes facilités, ainsi que les immunités spécifiées à l'article 15, seront accordées réciproquement aux agents des deux Gouvernements et des deux compagnies, pour les actes de leurs fonctions sur le chemin de fer.

17. Les locaux qui pourront être occupés par la douane de chaque pays à la gare étrangère ou par les autres services se

rattachant au chemin de fer seront désignés par l'apposition des armes du dit pays.

18. Les administrations des chemins de fer devront informer, au moins huit jours à l'avance, les administrations de douanes des changements qu'elles voudront apporter dans les heures de départ, de passage et d'arrivée des trains.

19. Les administrations des douanes des deux États se communiqueront réciproquement les instructions et circulaires adressées à leurs agents, concernant l'exécution des présentes dispositions.

Elles prendront de concert les mesures nécessaires pour que les heures de travail des employés des douanes respectives soient mises, autant que possible, en rapport avec les besoins sainement appréciés du service des chemins de fer

20. Toutes les fois que les administrations des chemins de fer de l'un et de l'autre État ne parviendront pas à s'entendre, soit sur les différents points prévus dans la présente convention, soit sur les moyens d'assurer la continuité du service et de faciliter le commerce de transit, les Hautes Parties contractantes interviendront pour prescrire les mesures nécessaires.

21. Avant l'ouverture des deux chemins de fer, les Hautes Parties contractantes s'entendront, s'il y a lieu, sur les mesures que le nouveau mode de communication pourrait nécessiter dans le service des correspondances postales, ainsi que dans celui des communications télégraphiques.

22. Il est bien entendu que, par la présente convention, il n'est dérogé en rien aux lois de chaque pays, en ce qui concerne les pénalités encourues dans le cas de fraude ou de contravention pas plus qu'à celles qui ont prononcé des prohibitions ou des restrictions en matière d'importation, d'exportation ou de transit, et que l'administration des douanes, dans chaque pays, reste libre de faire procéder à la vérification des marchandises et aux autres formalités, soit aux bureaux frontières, soit à la sortie par les ports, s'il existait de graves soupçons de fraude.

23. L'administration du chemin de fer français devra fournir à l'administration du chemin de fer espagnol, dans la station d'Hendaye, les locaux nécessaires à l'établissement régulier de son service, ainsi qu'à l'abri de son personnel d'exploitation.

L'administration du chemin de fer espagnol en agira de même, dans la station d'Irun, à l'égard de l'administration du chemin de fer français.

A moins de stipulations contraires concertées entre les deux compagnies et approuvées par les Gouvernements respectifs, chacune des compagnies tiendra compte à l'autre de l'intérêt, à six pour cent, du prix d'établissement des locaux occupés pour les besoins de la douane étrangère ou de son propre service.

24. A moins de stipulations contraires concertées entre les deux compagnies et approuvées par les Gouvernements respectifs, l'exploitation de la partie internationale comprise entre les aiguilles extrêmes des gares d'Hendaye et d'Irun se fera dans les conditions suivantes :

Chacune des compagnies tiendra compte à l'autre de l'intérêt, à six pour cent, de la moitié du capital d'établissement de la partie du chemin de fer comprise entre les aiguilles d'entrée de la gare et la culée du pont de la Bidassoa la plus rapprochée de ces aiguilles (ce pont à été construit à frais communs).

Sous toutes réserves des stipulations qui, dans le cahier des charges de chaque compagnie, règlent les conditions d'établissement des voies, le chemin sera, dans la partie internationale, considéré comme composé de deux lignes parallèles à simple voie, séparées par un espace de deux mètres; l'une, à voie française, prolongeant jusqu'à Irun le chemin de fer du Midi, et l'autre, à voie espagnole, prolongeant jusqu'à Hendaye le chemin du Nord de l'Espagne.

Chaque compagnie appliquera ses tarifs propres sur la ligne qui lui sera affectée dans la section internationale, sans que ces tarifs puissent, en aucun cas, excéder, pour le parcours sur le territoire de l'autre pays, le tarif maximum accordé à la compagnie étrangère par son acte de concession; elle percevra les recettes à son profit et fera, à ses frais, les dépenses de traction et d'exploitation afférentes à cette ligne.

Par exception et pour simplifier l'entretien et la surveillance de la voie sur la partie internationale, la compagnie du Nord de l'Espagne sera chargée de ce service.

La compagnie du Midi lui fournira les matériaux de sa voie, et la dépense de main-d'œuvre, d'entretien et de surveillance des deux lignes réunies sera partagée entre les deux compagnies au prorata kilométrique.

25. Un règlement uniforme pour les signaux et les détails du service d'exploitation, comme pour les heures de départ et d'arrivée des convois entre les gares d'Irun et d'Hendaye, sera concerté entre les administrations des deux compagnies et soumis à l'approbation des Gouvernements respectifs.

26. La présente convention, rédigée en français et en espagnol, sera ratifiée et les ratifications en seront échangées à Paris, dans le délai de deux mois, ou plus tôt s'y faire se peut.

En foi de quoi, les plénipotentiaires respectifs ont signé la présente convention et y ont apposé le cachet de leurs armes.

Fait à Paris, en double expédition, le 8 du mois d'avril de l'an de grâce 1864.

(*L. S.*) Signé Drouyn de Lhuys.

(*L. S.*) Signé Xavier de Isturiz.

Art. 2.

Notre Ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait au palais de Fontainebleau, le 28 juin 1864

Signé NAPOLÉON.

Vu et scellé du sceau de l'État :

Le Garde des sceaux, Ministre de la justice et des cultes,
Signé J. Baroche.

Par l'Empereur :

Le Ministre des affaires étrangères
Signé Drouyn de Lhuys.

BULLETIN DES LOIS

N° 1249.

N° 12739. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui déclare d'utilité publique l'établissement du Chemin de fer de Langon à Bazas et rend définitive la concession du dit Chemin, accordée à titre éventuel à la Compagnie du Midi.*

Du 2 Novembre 1864.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu les loi et décret du 11 juin 1863 (1), qui approuvent la convention passée avec la compagnie du chemin de fer du Midi et du Canal latéral à la Garonne, le 1er mai de la même année ;

Vu la dite convention et notamment l'article 3 de cette convention, ainsi conçu :

« Le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux » publics, au nom de l'État, s'engage à concéder à la compagnie » du Midi et du canal latéral à la Garonne, dans le cas où » l'utilité publique en serait reconnue, après l'accomplissement » des formalités prescrites par la loi du 3 mai 1841, le chemin » de fer de Langon à Bazas.

« La compagnie s'engage à exécuter le dit chemin dans un » délai de huit années, à dater du décret de concession définitive. . . . . »

Vu l'avant-projet présenté par la compagnie du Midi pour l'établissement de cette ligne ;

(1) Bull. 1141, n° 11,553.

Vu les pièces de l'enquête ouverte sur cet avant-projet dans le département de la Gironde, et notamment le procès-verbal de la commission d'enquête, en date du 7 mai 1864 ;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 4 août 1864 ;

Vu la loi du 3 mai 1841, sur l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852 (article 4) ;

Notre Conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. Est déclaré d'utilité publique l'établissement du chemin de fer de Langon à Bazas.

En conséquence, la concession du dit chemin, accordée à titre éventuel à la compagnie du Midi par la convention susmentionnée du 1er mai 1863, est déclarée définitive.

2. Les terrains seront acquis pour deux voies ; les terrassements et les ouvrages d'art pourront n'être exécutés que pour une voie ; le rayon des courbes pourra être réduit à trois cents mètres (300m). Le maximum de l'inclinaison des pentes et rampes est fixé à quinze millimètres (0m015) par mètre, sans préjudice de la faculté accordée à la compagnie, par l'article 8 du cahier des charges, de proposer des modifications aux précédentes dispositions.

3. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais de Saint-Cloud, le 2 novembre 1864.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé ARMAND BÉHIC.

BULLETIN DES LOIS

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 591.

N° 4547. — DÉCRET *qui autorise la concession directe du Chemin de fer de Graissessac à Béziers.*

Du 27 Mars 1852.

LOUIS-NAPOLÉON, PRÉSIDENT DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics :

DÉCRÈTE :

ART. 1er. Le ministre des travaux publics est autorisé à concéder directement le chemin de fer de Graissessac à Béziers aux clauses et conditions du cahier des charges ci-annexé.

2. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 27 mars 1852.

Signé LOUIS-NAPOLÉON.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,
Signé N. LEFEBVRE-DURUFLÉ.

Cahier des charges.

ART. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, tous les travaux du chemin de fer de Graissessac à Béziers, et à les terminer dans le délai de quatre années au plus tard, à dater du décret de concession, de manière que ce chemin soit praticable et exploité dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. A dater de l'homologation de la concession, la compagnie devra soumettre à l'approbation de l'autorité supérieure, de trois mois en trois mois et par sections de vingt kilomètres au moins, rapporté sur un plan à l'échelle de un à cinq mille, le tracé définitif du chemin de fer. Elle indiquera sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints : un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages. La compagnie sera autorisée à prendre copie des plans, nivellements et devis dressés aux frais de l'État.

En cours d'exécution, la compagnie aura la faculté de proposer les modifications qu'elle pourra juger utile d'introduire ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

3. Le chemin de fer partira d'un point pris entre le hameau d'Estréchoux et le Castan, passera par ou près Bédarieux et aboutira à Béziers, en un point qui sera ultérieurement déterminé par l'administration supérieure, sur la proposition de la compagnie, et de manière à ce qu'il puisse se raccorder facilement avec la ligne projetée de Bordeaux à Cette.

4. Le chemin de fer aura une seule voie sur tout son développement, sauf dans les parties où des gares devront être établies.

La largeur du chemin de fer en couronne sera, dans tous les cas, de quatre mètres au moins.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres à un mètre quarante-cinq centimètres.

Dans les parties où il y aura double voie, la distance entre les deux voies sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres, mesurée entre les faces extérieures de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la distance entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête intérieure du chemin ne sera, dans aucun cas, inférieure à un mètre.

5. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à trois cents mètres, et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas douze millimètres par mètre.

La compagnie aura la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable et le consentement formel de l'administration supérieure.

6. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, la compagnie préalablement entendue.

Indépendamment des gares d'évitement, la compagnie sera tenue d'établir, pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ce chemin, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

7. A moins d'obstacles locaux dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes nationales ou départementales, devra passer, soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres pour la route nationale, de sept mètres pour la route départementale, de cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication et de quatre mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres au moins ; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres au moins ; la largeur entre les parapets sera au moins de quatre mètres et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres au moins.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route nationale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin, sera fixée au moins à huit mètres pour la route nationale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication et à quatre mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de quatre mètres, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres trente centimètres.

10. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapet fixées à l'article 8.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

11. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales ou départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

12. S'il y a lieu de déplacer des routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra pas excéder trois centimètres par mètre pour les routes nationales ou départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre, toutefois, d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

13. Les ponts à construire à la rencontre des routes nationales ou départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes nationales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux, et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

14. Dans le cas où des routes nationales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes ou chemins de plus de trois centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien payé par la compagnie sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

15. La compagnie sera tenue de rétablir et d'assurer à ses frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendants de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes nationales et départementales seront en maçonnerie ou en fer.

16. A la rencontre des rivières flottables et navigables, la compagnie sera tenue de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption ni entraves pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour la compagnie à la rencontre des routes nationales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits, par les soins et aux frais de la compagnie, partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante, et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

17. Les souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins quatre mètres cinquante centimètres de largeur entre les pieds-droits au niveau des rails et cinq mètres cinquante centimètres de hauteur sous clef, à partir de la surface du chemin; la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails sera au moins de quatre mètres trente centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulements ou de filtration, la compagnie sera tenue de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

18. Les puits d'aréage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et, là où ils seront ouverts, ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

19. La compagnie pourra employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voûtes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers, seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente-sept kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de vingt-cinq kilogrammes dans le cas où la compagnie voudrait poser des rails sur longrines.

20. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie.

La compagnie est substituée aux droits comme elle est soumise à toutes les obligations qui dérivent, pour l'administration, de la loi du 3 mai 1841.

21. L'entreprise étant d'utilité publique, la compagnie est investie de tous les droits que les lois et règlements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Elle pourra, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; elle jouira, tant pour l'extraction que pour le transport et le depôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par elle d'indemniser à l'amiable les propriétaires de terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État, sans que, dans aucun cas, elle puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

22. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par la compagnie.

23. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents de la compagnie, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le

ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

24. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge de la compagnie.

25. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais de la compagnie du chemin de fer.

26. Pendant la durée des travaux qu'elle effectuera par des moyens et des agents à son choix, la compagnie sera soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher la compagnie de s'écarter des dispositions qui lui sont prescrites par le présent cahier des charges.

27. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera; le procès-verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, la compagnie pourra mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

28. Après l'achèvement total des travaux, la compagnie fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances; elle fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral de l'état descriptif sera déposée, aux frais de la compagnie, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

29. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état dudit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge de la compagnie.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, la compagnie demeure soumise au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais de la compagnie. Le montant des avances faites sera recouvré par des rôles que le préfet du département rendra exécutoires.

30. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par la compagnie. Ces frais seront imputés sur la somme que la compagnie est tenue de verser annuellement à la caisse du receveur général du département de l'Hérault, conformément à l'article 58 ci-après.

En cas de non-versement dans le délai fixé, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

31. Si, dans le délai d'une année, à dater de l'homologation de la convention, la compagnie ne s'est pas mise en mesure de commencer les travaux qu'elle s'est chargée d'exécuter, et si elle ne les a pas effectivement commencés, elle sera déchue de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévu au paragraphe précédent, la somme déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 61, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par moitié : la première moitié, lorsque les travaux seront arrivés à moitié de leur achèvement ; la seconde moitié, lorsque le chemin sera livré, dans toutes ses parties, à l'exploitation.

32. Faute par la compagnie d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à sa charge dans les délais fixés, faute aussi par elle d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, elle encourra la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par la compagnie, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux, des terrains achetés et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

La compagnie évincée recevra de la nouvelle compagnie la valeur que la nouvelle adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et, si cette se-

conde tentative reste également sans résultat, la compagnie sera définitivement déchue de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques de la compagnie, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si, dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, la compagnie n'a pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et si elle ne l'a pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 31 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard ou la cessation des travaux ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

33. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et la compagnie devra également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

34. Des règlements d'administration publique, rendus après que la compagnie aura été entendue, détermineront les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge de la compagnie.

La compagnie sera tenue de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'elle fera pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour la compagnie et pour toutes celles qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des lignes de chemin de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

35. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus; elles devront consumer leur fumée et devront satisfaire, d'ailleurs à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies et fermées à glaces.

Celles de la deuxième classe seront couvertes et fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de troisième classe comme dans celles de première et de deuxième.

Les voitures de toutes les classes devront d'ailleurs remplir les conditions réglées et à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux seront de bonne et solide construction.

36. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des propriétés particulières par des murs, ou des haies, ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

37. Pour indemniser la compagnie des travaux et dépenses qu'elle s'engage à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'elle en remplira exactement toutes les obligations, le Gouvernement lui accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux de la ligne entière de Graissessac à Béziers, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus à la compagnie qu'autant qu'elle effectuerait elle-même ces transports à ses frais et par ses propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne; ainsi tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes ; entre dix et vingt kilogrammes, il payera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et trente kilogrammes, il payera comme trente kilogrammes, etc.

L'administration déterminera par des règlements spéciaux, la compagnie entendue, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et les convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, la compagnie aura la faculté de placer des voitures spéciales pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition de la compagnie ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des

voitures de toutes classes, destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF Par tête et par kilomètre. *Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.*	PRIX de péage fr. c.	PRIX de transport fr. c.	PRIX TOTAL fr. c.
Voitures couvertes, garnies et fermées à glaces (1re classe)	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes fermées à glaces et à banquettes rembourrées (2e classe)	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes et fermées à vitres (3e classe)	0 037	0 018	0 055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres	0 01	0 01	0 02
(Par tonne et par kilomètre.)			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs	0 30	0 20	0 50
Marchandises.			
Première classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigre, vins, boissons et spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et autres objets manufacturés	0 10	0 08	0 18
Deuxième classe. — Blés, grains, farines, sels, chaux et plâtre, minerais, coke, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbres en blocs, pierres de taille, bitumes, fontes brutes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons	0 09	0 07	0 16
Troisième classe. — Pierres à chaux et à plâtre, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises, pavés et matériaux de toute nature pour la construction et la réparation des routes	0 08	0 06	0 14
Houille	0 08	0 07	0 15
Marnes, cendres, fumiers et engrais	0 06	0 04	0 10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide	0 06	0 06	0 12

TARIF	PRIX de péage	de transport	TOTAL
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 15	0 10	0 25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.)			
Par pièce et par kilomètre.			
Voitures à deux ou quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur. . . .	0 15	0 10	0 25
Voiture à quatre roues, à deux fonds et à deux banquettes dans l'intérieur.	0 18	0 14	0 32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois, dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où la compagnie jugerait convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif, les taxes qu'elle est autorisée à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition de la compagnie et rendues exécutoires dans chaque département par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par la compagnie indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où la compagnie aurait accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant

de la mettre à exécution, elle devra en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe ainsi réduite ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

Dix ans après la mise en exploitation du chemin de fer, le tarif exceptionnel, applicable au transport de la houille, sera révisé et pourra être réduit, après enquête.

38. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer pour le port de ce bagage aucun supplément du prix de sa place.

39. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par la compagnie; elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

40. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables:

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes.

Néanmoins, la compagnie ne pourra se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

La compagnie ne pourra être contrainte à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes.

Si, nonobstant la disposition qui précède, la compagnie transporte les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes, et laisse circuler les voitures autres que les machines locomotives qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes, elle devra, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui lui en feront la demande.

41 Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et, en général à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au delà de cinquante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition de la compagnie.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes.

42. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, la compagnie contracte l'obligation d'exécuter constamment avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui lui seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises, dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie, et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

La compagnie sera tenue d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes, et à leurs frais, le factage et le camionnage de leurs marchandises, et la compagnie n'en sera pas moins tenue, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où la compagnie consentirait, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, elle sera tenue, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui lui en feraient la demande.

43. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit à la compagnie, sous les peines portées à l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises, par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 34 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

44. Les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'à la moitié de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Les militaires ou marins voyageant en corps ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, la compagnie serait tenue de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

45. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures de la compagnie.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes chargés de la surveillance du chemin de fer dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

46. Le service des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, la compagnie sera tenue de réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition de la compagnie ;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de vingt-cinq centimes au plus par kilomètre et par voiture, pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse et fixés de gré à gré ou à dire d'experts. Lorsque la compagnie voudra changer les heures de départ de ses convois ordinaires, elle sera tenue d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance ;

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne ;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre des travaux publics et le ministre des finances, la compagnie entendue ;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée à la compagnie, pour chaque convoi, ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles, auquel cas les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré ou à dire d'experts ;

6° La compagnie pourra placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes, pour le transport à son profit, des voyageurs et des marchandises ;

7° La compagnie ne pourra être tenue d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration l'aura prévenue par écrit quinze jours à l'avance ;

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé de gré à gré, ou à dire d'experts, entre l'administration et la compagnie ;

9° L'administration des postes fera construire, à ses frais, les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle réglera la forme et les dimensions de ces voitures, sauf l'approbation, par le ministre des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur chassis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir à ses frais ces voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des chassis et des roues sera à la charge de la compagnie ;

10° La compagnie ne pourra réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation ;

11° La compagnie sera tenue de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne, ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches et des hangards pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder huit mètres en tous sens ;

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par la compagnie lui sera payée de gré à gré ou à dire d'experts ;

13° La position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits, aux frais de l'administration des postes, ne puissent entraver en rien le service de la compagnie ;

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous les poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches, sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entraves aux différents services de la ligne ou des stations.

47. La compagnie sera tenue, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

48. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique, sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

La compagnie concessionnaire sera tenue de faire garder par ses agents les fils et les appareils des lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés de la compagnie auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne, pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite des travaux exécutés sur le chemin, ces

déplacements auraient lieu aux frais de la compagnie, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

49. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par la compagnie pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué; on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée à la compagnie pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

La compagnie recevra, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels elle aurait droit à l'expiration de la concession, selon l'article 50 ci-après.

50. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le seul fait de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits de la compagnie dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 28.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

La compagnie sera tenue de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si la compagnie ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si la compagnie le requiert, et réciproquement, si l'État le requiert, la compagnie sera tenue de les céder, également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'exploitation du chemin pendant six mois.

51. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes nationales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la

présente concession, la compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour la compagnie.

52. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part de la compagnie.

53. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin de fer qui fait l'objet du présent cahier des charges, ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

La compagnie ne pourra mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation, ni aucuns frais particuliers pour la compagnie.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur le chemin de fer de Graissessac à Béziers, pour lequel acte cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant la ligne de Graissessac à Béziers n'userait pas de la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service de transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le Gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

La compagnie pourra être assujettie, par les lois qui seront ultérieurement rendues pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui lui est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent du prix perçu par la compagnie ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent;

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent.

54. Lorsque le chemin de fer de Bordeaux à Cette sera concédé, la compagnie sera tenue de partager avec la compagnie concessionnaire de ce chemin l'usage de la gare de Béziers.

La même faculté pourra être accordée aux compagnies qui deviendraient ultérieurement concessionnaires de chemins d'embranchement pour les stations établies à l'origine de ces chemins.

La redevance à payer dans ce cas, ainsi que les conditions de l'usage commun, seront réglées par l'administration supérieure.

55. La compagnie se soumettra, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

56. Les agents et gardes que la compagnie établira, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

57. Un règlement d'administration publique désignera, la compagnie entendue, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

58. Il sera institué près de la compagnie un ou plusieurs inspecteurs-commissaires, spécialement chargés de surveiller les opérations de la dite compagnie, pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ces commissaires restera à la charge de la compagnie. Pour y pourvoir et acquitter en même temps les frais mis à sa charge par l'article 30 ci-dessus, la compagnie sera tenue de verser chaque année à la caisse du receveur général du département de l'Hérault une somme qui ne pourra excéder huit mille francs.

Dans le cas où la compagnie ne verserait pas la dite somme aux époques qui seront fixées, le préfet rendra un rôle exécutoire, et le montant en sera recouvré comme en matière de contributions publiques.

59. La compagnie devra faire élection de domicile à Montpellier.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à elle adressée sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du département de l'Hérault.

60. Les contestations qui s'élèveraient entre la compagnie et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent

cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département de l'Hérault, sauf recours au Conseil d'État.

61. Avant le décret qui ratifiera l'acte de concession, la compagnie sera tenue de déposer, à titre de cautionnement, une somme de deux cent mille francs en numéraire ou en rentes sur l'État, calculées conformément à l'ordonnance du 19 juin 1825, en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme sera rendue ainsi qu'il est dit à l'article 31 ci-dessus.

62. Les conventions à passer par le ministre des travaux publics, en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets du Président de la République.

63. Les dites conventions ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Arrêté à Paris, le 27 Mars 1852.

Le Ministre des travaux publics,

Signé N. Lefebvre-Duruflé.

N° 4548. — Décret *qui approuve la Convention passée le 27 mars 1852, pour la concession du Chemin de fer de Graissessac à Béziers.*

Du 27 Mars 1852.

LOUIS-NAPOLÉON, Président de la République Française.

Sur le rapport du Ministre des travaux publics ;

Vu le décret en date de ce jour, et spécialement l'article 1er, ainsi conçu :

« Le ministre des travaux publics est autorisé à concéder le » chemin de fer de Graissessac à Béziers, aux clauses et condi- » tions du cahier des charges ci-annexé ; »

Vu l'article 62 du dit cahier des charges, ainsi conçu :

« Les conventions à passer avec le ministre des travaux pu- » blics en vertu du présent acte devront être réglées par des » décrets du Président de la République. »

Vu la convention provisoire passée cejourd'hui entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et les personnes ci-dessous dénommées,

Décrète :

Art. 1er. La convention passée, le 27 mars 1852, entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, et MM. *Delfosse*, *Granier*, *Couttet* et *Joseph Orsi* est approuvée.

2. La convention ci-dessus mentionnée sera annexée au présent décret.

3. Le ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 27 mars 1852.

Signé LOUIS-NAPOLÉON.

Par le Président de la République :

Le Ministre des travaux publics,
Signé Lefebvre-Duruflé.

Convention.

L'an 1852 et le 27 mars,

Entre le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État en vertu des pouvoirs qui lui ont été conférés par le décret du dit jour,

Et MM. *Maximilien Delfosse*, demeurant à Paris, rue d'Isly, n° 3 ;

Henry Granier, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n° 43 ;

Auguste Couttet, demeurant à Paris, rue Madame, n° 45 ;

Joseph Orsi, demeurant à Londres, de présent à Paris, rue et hôtel Duphot,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Art. 1er. Le ministre des travaux publics concède, au nom de l'État, à MM. *Delfosse*, *Granier*, *Couttet* et *Joseph Orsi*, le chemin de fer de Graissessac à Béziers, aux clauses et conditions du décret du 27 mars 1852 et du cahier des charges annexé au dit décret.

2. De leur côté, les susnommés s'engagent à se soumettre aux sus dites clauses et conditions du décret du 27 mars 1852 et du cahier des charges y annexé.

3. La présente convention ne sera valable qu'après avoir été approuvée par décret du Président de la République.

Fait à Paris, les jour, mois et an que dessus.

Le Ministre des travaux publics,
Signé N. LEFEBVRE-DURUFLÉ.

Signé *Joseph Orsi,* tant pour moi que pour MM. *Delfosse, Auguste Couttet, Henry Granier.*

BULLETIN DES LOIS

PARTIE SUPPLÉMENTAIRE

N° 11.

N° 197. — Décret impérial *portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de* Compagnie du Chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Du 26 Février 1853.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, Empereur des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce;

Vu les décrets en date du 27 mars 1852, par lesquels nous avons autorisé notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics à concéder directement le chemin de fer de Graissessac à Béziers, et approuver la concession qui en a été accordée le même jour, aux clauses et conditions du cahier des charges annexé au premier de ces décrets, à MM. *Maximilien Delfosse*, *Henri Granier*, *Auguste Couttet* et *Joseph Orsi;*

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce;

Le Conseil d'État entendu,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er La société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers* est autorisée, sous la réserve des droits résultant, au profit de l'État, contre les concessionnaires originaires du cahier des charges annexé au décret de concession.

Sont approuvés les statuts de la dite société tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé, le 18 février 1853, devant Me *Mertian* et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

2. La société sera soumise à toutes les obligations qui dérivent du cahier des charges annexé au décret du 27 mars 1852, portant autorisation de concéder le chemin.

3. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministère de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce, au préfet de police, au préfet de l'Hérault, aux chambres de commerce de Paris et de Montpellier, et aux greffes des tribunaux de commerce de Paris, Montpellier et Béziers.

5. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Bulletin des lois, inséré au Moniteur et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine et de l'Hérault.

Fait au palais des Tuileries, le 26 février 1853.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

Signé F. DE PERSIGNY.

Par-devant Me *Henry Mertian* et Me *Olagnier*, son collègue, notaires à Paris, soussignés,

Ont comparu :

Premièrement, M. *Joseph Orsi*, négociant, demeurant à Paris, rue Saint-Florentin, no 14;

Deuxièmement, M. *François-Charles Cliquet*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Honoré, nº 362;

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1º M. *Guillaume-Henry Granier* fils, propriétaire, à Montpellier, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, nº 43, aux termes de la procuration qu'il lui a donnée par acte passé devant Mº *Chivaud* et son collègue, notaires à Montpellier, le 25 novembre 1852;

2º et de M. *Frédéric-Guillaume Sabatier d'Espeiran*, propriétaire, demeurant à Montpellier, aux termes de la procuration qu'il lui a donnée, suivant acte passé devant le dit *Chivaud*, notaire à Montpellier, le 25 novembre 1852;

Les brevets originaux desquelles procurations sont demeurés annexés à la minute d'un acte passé devant le dit Mº *Mertian*, les 10 et 15 décembre dernier, enregistré ;

M. *Cliquet* se portant en outre fort, en tant que de besoin, des souscriptions ci-après énoncées de MM. *Granier* et *Sabatier d'Espeiran;*

Troisièmement, M. *Maximilien-François-Joseph Delfosse*, propriétaire, demeurant à Paris, rue d'Isly, nº 3;

Quatrièmement, M. *Auguste Couttet*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Madame, nº 45;

Cinquièmement, M. *Edgar Aimé*, banquier, demeurant à Paris, place de la Bourse, nº 10;

Agissant en son nom personnel et comme mandataire de :

1º M. *Théodosius Uzielli*, agent de change, à Londres, y demeurant, Old-Broad-Street, nº 75, aux termes de la procuration qu'il lui a donnée par acte rédigé en français par Mº *Achille Pinta*, homme de loi, passé à Londres, le 27 novembre 1852, en présence de M. *Pinta* et d'un autre témoin, et dont l'original, dûment légalisé, revêtu du timbre français, est demeuré annexé à l'acte susénoncé ;

2º M. *David Sinas*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

3º M. *Salomon-Jacob Waley,* du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

4º M. *Henry Smith*, Bartholmew-Lane, nº 3, Londres, agent de change;

5º M. *Isaac Braithwate*, Old-Broad-Street, nº 68, Cité, Londres, agent de change ;

6° M. *Charles Mattey*, n° 81, Old-Broad-Street, n° 81, Cité, Londres, agent de change;

7° M. *Edward Mastermann*, Nicolas-Lane, Lombard-Street, n° 35, Cité, Londres, banquier;

8° M. *Frédéric Bryant*, Nicolas-Lane, Lombard-Street, n° 31, Cité, Londres, négociant;

9° M. *Stephen-Charles Cork*, du Stock exchange, de Londres, capitaliste;

10° M. *Franck Withall*, Great-Knight-Ridev-Street, n° 14, Doctors-Commons, Londres, capitaliste;

11° M. *James Hulchinson*, Lothbury, Cité, Londres, président de la chambre des agents de change de Londres;

12° M. *Alphonse Simon*, Dorset-Street, n° 2, à Londres, propriétaire;

13° M. *Antonio-Nicolo Armani*, Guid-Hall-Chambers, n° 6, Cité, Londres, négociant;

14° M. *Samuel Auderson*, New-Broad-Street, n° 9, Cité, Londres, négociant;

15° M. *John Bragg*, Throgmorton-Street, n° 6, Cité, Londres, agent de change;

16° M. *John Wats*, Bambury-Park, Islington, Londres, propriétaire;

17° M. *Laurence Redhead*, Mark-Lane, n° 59, Cité, Londres, courtier de navires;

18° M. *Francis Kirkam-Fowell*, Alpha-Road-Regents-Park, n° 5, Londres, négociant;

19° M. *Walter Scarley-Long*, Cornhill, n° 63, Cité, Londres, avoué;

20° M. *Henry-Jacob Jordan*, Berners-Street, n° 19, Londres, propriétaire;

21° M. *Cornelius Nicholson*, New-Broad-Street, n° 3, Cité, Londres, propriétaire;

22° M. *Alexandre Prince*, Trafalgar-Square, n° 4, Londres, négociant;

Aux termes de la procuration qu'ils lui ont donnée par acte rédigé en français, par *Achille Pinta*, homme de loi, passé à Londres, le 24 novembre 1852, en présence de deux témoins, dont le brevet original, timbré en France et revêtu des légalisations voulues par la loi, enregistré, est demeuré annexé à la mi-

nute de l'acte passé devant Mᵉ *Mertian*, l'un des notaires soussignés, les 10, 11, 13, 14 et 15 décembre dernier, enregistré;

23° M. *William-Frédérick Ingelow*, Grace-Church-Street, n° 17, Cité, Londres, employé;

24° M. *Joseph-Isaac Cohen*, du Stock exchange, de Londres, capitaliste;

25° M. *Lewiss Lean*, New-Broad-Street, Cité, Londres, négociant;

26° M. *William Jones*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

27° M. *John-Francis Reale*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

28° M. *Frédérick Syrett*, Old-Broad-Street, n° 72, Cité, Londres, papetier;

29° M. *Edmund Soilleux*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

30° M. *Samuel Helbert-Ellis*, du Stock exchange;

31° M. *Montagu Robertson*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

32° M. *Georges Gandell*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

33° M. *Jones Spyer*, Broad-Street-Buildings, n° 30, Cité, Londres, propriétaire;

34° M. *William le Grand*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

35° M. *Daniel Furth*, Nicholas-Lane, n° 29, Cité, Londres, négociant;

36° M. *Edmund-Jermyn Heseltine*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

37° M. *David-Jemes Noad*, Old-Broad-Street, n° 50, Cité, Londres, propriétaire;

38° M. *Georges Hygham*, Old-Broad-Street, n° 75, Londres, propriétaire;

39° M. *William Smith*, du Stock exchange, de Londres, capitaliste;

40° M. *John-George Barton*, Old-Broad-Street, n° 75, Londres, négociant;

41° M. *Oswald Rasch*, du Stock exchange, de Londres, capitaliste;

42° M. *Charles-Frédérick Gould*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

43° M. *John-Player Bond*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

44° M. *Thomas-John King*, Lothbury, Cité, Londres, agent de change;

45° M. *Henry-B. How*, Lothbury, Cité, Londres, agent de change;

46° Et de M. *Clément Uzielli*, Old-Broad-Strett, n° 75, Cité, Londres, agent de change,

Aux termes de la procuration que ces derniers lui ont donnée par acte rédigé en français par M. *Achille Pinta*, homme de loi, passé à Londres le 7 novembre 1852, en présence de deux témoins, et dont l'original, dûment légalisé, revêtu du timbre français, est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier, ci-dessus énoncé;

Sixièmement, M. *Victor Monteaux*, banquier, demeurant à Paris, galerie Montpensier, n° 70, au Palais Royal,

Agissant au nom et comme se portant fort, avec promesse de ratification, de M. *Prosper Monteaux*, son frère, banquier, demeurant à Paris, sus dite galerie Montpensier, n° 70, lequel est intéressé aux présentes, tant en son nom personnel que comme mandataire de :

1° M. *George Bloor*, Mount-Pléasant-Clerkenwell, n° 17, marchand de bois en gros;

2° M. *John Hill* Junior, du Stock exchange, de Londres, capitaliste;

3° M. *James-Pope Kitchin*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

4° M. *Benjamin Waters*, Albion-Grove-Islington, Londres, propriétaire;

5° M. *John-J. Bywather*, du Stock exchange, de Londres, agent de change;

6° M. *Charles Stewart*, Adam-Court-Old-Broad-Street, n° 4, Cité, propriétaire;

7° M. *Charles-William Price*, du Stock exchange de Londres, agent de change;

8° M. *Edward-Henry Ellen*, Arthur-Street-Wert, n° 7, Londres, propriétaire;

9° M. *John Masterman* Junior, Nicholas-Lane, n° 35, Cité, Londres, banquier;

10° M. *Thomas de Horne*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

11° M. *John-Francis Matthews*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

12° M. *William-Henry Oxley*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

13° M. *Alexandre Devaux*, King-William-Street, n° 62, Cité, Londres, banquier ;

14° M. *John-Francis Bacon*, Austin-Friars, n° 26, Cité, Londres ;

15° M. *George-Hammer Wingrave*, Beauwoir-Square, n° 19, Londres, propriétaire ;

16° M. *Robert Simons*, Doctors-Commons, Londres, propriétaire ;

17° M. *Clément-Matthew Uzielli*, Alwyne-Lodge-Canoubary, Londres, négociant ;

18° M. *William Dance*, Ruffords-Road-Islington, n° 6, Londres, artiste ;

19° M. *James Hardman-Cotteril*, Trogmorton-Street, n° 32, Cité, Londres, propriétaire ;

20° M. *John Walter*, du Stock exchange, de Londres, capitaliste ;

21° M. *Charles-J. Brooks*, Adams-Court, Old-Broad-Street, n° 4, Cité, Londres, propriétaire ;

22° M. *John-James Short*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

23° M. *Richard-Mathias Preece*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

24° M. *Joseph Adderley*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

25° M. *Lewis Philipp*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

26° M. *Thomas-Clément Mundey*, Old-Broad-Street, n° 75, Cité, agent de change ;

27° M. *George-Matthew Bloor*, Albion-Square, n° 50, Londres, propriétaire ;

28° M. *Henry Coxe-Tyler*, Lothbury, Cité, Londres, propriétaire,

Aux termes de deux procurations qu'ils lui ont données par actes rédigés en français par M. *Achille Pinta*, homme de loi,

passés à Londres, le même jour 24 novembre 1852, en présence de témoins, et dont les originaux, dûment légalisés, revêtus du timbre français et enregistrés en France, sont demeurés annexés à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier ci-dessus énoncé;

Septièmement, *Louis-Honoré David* fils aîné, banquier, demeurant à Poitiers, rue des Grandes-Écoles, logé momentanément à Paris, place et hôtel Louvois;

Huitièmement, M. *Étienne Roualle*, vicomte de *Rouville*, banquier, demeurant à Paris, rue Richer, nº 24,

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1º M. *Joseph-Marie Arbel*, docteur en médecine, demeurant à Paris, rue Richer, nº 24;

2º M. *Jean-Gustave Alexandre*, employé comptable, demeurant à Paris, rue Richer, nº 24;

3º M. *Pierre Pouchon*, employé, demeurant à Paris, rue Richer, nº 24;

4º M. *Philippe-Édouard Toupriant*, caissier, demeurant à Paris, place de la Bourse, nº 10;

5º M. *Pierre-Clément-Nestor Labbé*, employé, demeurant à Bercy, près Paris, Grande-Rue, nº 82;

6º M. *Louis le Brun*, négociant, demeurant à Paris, rue du Faubourg Saint-Denis, nº 19;

7º M. *Joseph-Charles de Lagrange*, employé, demeurant à Paris, rue Vivienne, nº 22;

8º M. *Alphonse-Laurent Jan*, artiste peintre, demeurant à Paris, rue de Navarin, nº 12;

9º M. *Pierre-Jules Naulot*, employé, demeurant à Paris, rue de Chabrol, nº 33;

10º M. *François Mazoyer*, employé, demeurant chez M. *de Choisy*, rue Feydeau, nº 7;

11º M. *François-Victor-Alexandre Godefroy*, employé, demeurant à Paris, rue Croix-des-Petits-Champs, nº 50;

12º M. *Félix-Marie Baudouin*, manufacturier, demeurant à Paris, rue Amelot, nº 31;

13º M. *Anne-Pierre-Gabriel Cretu*, rentier, demeurant à Paris, rue de Clichy, nº 28;

14º M. *Ferdinand-Antoine-Léon-Marie-Pierre Guerrero*, négociant, demeurant à Paris, rue Blanche, nº 44;

15° M. *Louis Clève*, courtier, demeurant à Paris, rue de Lancry, n° 14 ;

16° M. *Raoul*, comte *de la Châtre*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Godot-de-Mauroy, n° 39 ;

17° Mme *Charlotte-Augusta Warre*, rentière, demeurant à Paris, rue d'Amsterdam, n° 52;

18° M. *Eugène-Charles de Reims*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Saint-Georges, n° 19;

Aux termes de la procuration a lui donnée par acte passé devant Me *Henry Mertian*, l'un des notaires soussignés, et son collègue, le 15 décembre dernier et jours précédents, dont le brevet original, enregistré, est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier, ci-dessus énoncé ;

Neuvièmement, M. *Nicolas-Félix Carteret*, ancien conseiller d'État, demeurant à Paris, rue de l'Arbre-Sec, n° 22,

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1° M. *Pierre-Hilaire-Alphonse Bouchon*, négociant, demeurant à Paris, boulevard Montmartre, n° 10 ;

2° M. *Charles-Alexandre Boiste*, négociant, demeurant à Paris, rue Sainte-Anne, n° 49 ;

3° M. *Charles Monteaux*, banquier, demeurant à Paris, rue Richelieu, n° 104 ;

4° M. *Louis-Adolphe Richy*, chef de bureau, demeurant à Paris, rue Laferrière, n° 12 ;

5° Mme *Sophie Levy*, veuve de M. *Maurice Sasportas*, en son vivant négociant, la dite dame sans profession, demeurant à Paris, rue Montholon, n° 26 ;

6° M. *Philippe Commanville*, journaliste, demeurant à Paris, rue de Trévise, n° 47 ;

7° M. *Pompée-François-Marie Carofolini*, propriétaire, demeurant à Paris, rue de la Tour-des-Dames, n° 8 ;

8° M. *Charles-Auguste Hochet de Latterrie*, employé au Conseil d'État, demeurant à Paris, rue des Marais-Saint-Germain, n° 30 ;

9° M. *Pierre-Charles Ratti*, rentier, demeurant à Paris, rue de Choiseul, n° 14 ;

10° M. *Léon Paillet*, homme de lettres, demeurant à Paris, rue Bourbon-Villeneuve, n° 26 ;

11° M. *Joseph-Angelin d'Oneix*, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Provence, n° 73,

Aux termes de la procuration à lui donnée par acte passé devant Me *Henry Mertian*, l'un des notaires soussignés, et son collègue, le 12 décembre 1852 et jours suivants, enregistré, dont le brevet original est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier sus relaté;

Dixièmement, M. *James Leray de Chaumont*, marquis *de Saint-Paul*, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Provence, nº 78;

Onzièmement, M. *Alexandre-Émile*, vicomte *de l'Espine*, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Lille, nº 50;

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1º M. *Melchior Guibert*, propriétaire, demeurant à Montrouge, près Paris, rue de la Tombe-Isoire, nº 37;

2º M. *Nathan Monteaux*, banquier, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, nº 20;

3º M. *Victor Monteaux*, banquier, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, nº 20;

4º M. *Alphonse Gobert-Aubin*, employé, demeurant à Paris, boulevard Saint-Martin, nº 83;

5º M. *William Streezski*, employé, demeurant à Paris, rue Dauphine, nº 27;

6º M. *Charles Lefebvre*, employé, demeurant à Paris, rue de Buffaut, nº 21;

7º M. *Maurice Meyer*, employé, demeurant à Paris, boulevard Montmartre, nº 6;

8º M. *Victor Banier*, employé, demeurant à Paris, rue du Rocher, nº 6;

9º M. *Paul Cousteix*, employé, demeurant à Batignolles-Monceaux, près Paris, rue d'Orléans;

10º M. *Léon Crémieux*, marchand de chevaux, demeurant à Paris, rue de Ponthieu, nº 9;

11º M. *Michel Thevenet*, employé, demeurant à Paris, quai Napoléon, nº 37;

12º La maison de commerce *Monteaux* et fils, établie à Paris, galerie Montpensier, au Palais-Royal, nos 68 à 73;

13º M. *Jean-Charles Blouet*, rentier, demeurant à Paris, place de la Bourse, nº 5;

14º M. *Georges Kugelmann*, imprimeur, demeurant à Paris, rue Feydeau, nº 7;

15° M. *Léopold Wintersinger*, employé, demeurant à Paris, rue Feydeau, n° 7;

16° M. *Jean-Hippolyte Perez*, employé, demeurant à Paris, rue Richer, n° 4;

17° M. *Amédée Achard*, homme de lettres, demeurant à Paris, rue de Navarin, n° 20;

18° M. *Jean-Baptiste Osmont*, fabricant de meubles, demeurant à Paris, rue Saint-Sébastien, n° 8;

19° M. *Auguste Bouret*, libraire, demeurant à Paris, rue de l'Abbaye, n° 13;

20° M. *Albert Aubert*, propriétaire, demeurant à Paris, rue de Labruyère, n° 27;

21° M. *Antoine Sauvageot*, propriétaire, demeurant à Paris, rue du Faubourg-Poissonnière, n° 25;

22° M. *Maurice Ettinghausen*, rentier, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, n° 48;

23° M. *Léopold Lunel*, rentier, demeurant à Paris, rue Cadet, n° 4;

24° M. *Étienne-Jean Huguin*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Neuve-des-Petits-Champs, n° 53;

25° M. *Joseph-Alexandre-Adèlaïde de Gasté*, ingénieur de marine, demeurant à Paris, rue Beauregard, n° 4;

26° M. *Pierre-Henry Junot*, caissier, demeurant à Paris, place Saint-Georges, n° 28;

27° M. *Victor Bailly*, employé, demeurant à Paris, rue des Fossés-Saint-Germain, n° 36;

28° M. *Alphonse Halinbourg*, propriétaire, demeurant à Paris, rue Godot-de-Mauroy, n° 8;

29° M. *Félix Spiers*, propriétaire, demeurant à Paris, boulevard de la Madeleine, n° 21,

Aux termes de la procuration à lui donnée, par acte passé devant Mᵉ *Henry Mertian*, l'un des notaires soussignés, et son collègue, le 15 décembre dernier et jours précédents, enregistré et annexé comme les précédentes;

Douzièmement, M. *François-Frédéric Toché*, propriétaire, demeurant à Paris, rue du Helder, n° 14,

Agissant en son nom personnel et au nom et comme mandataire de :

1° M. *David Morier-Évans*, Lombard-Street, n° 13, Cité, Londres, propriétaire;

2° M. *William Chadwick*, Adelaïde-Place, n° 5, Cité, Londres, propriétaire ;

3° M. *Ambroise-Patient Carr*, du Stock exchange, de Londres, capitaliste ;

4° M. *Stephen Flockton*, Hattoncourt, n° 1, Cité, Londres, négociant ;

5° M. *Benjamin Wildon-Carr*, du Stock exchange, de Londres, capitaliste ;

6° M. *Charles Bye-Colchester*, Threadneedle-Street, n° 58, Cité, Londres, négociant ;

7° M. *Barnet-Laurence Phillips*, George-Street, n° 16, Mansion-House, négociant ;

8° M. *Frederic Mildred*, Nicholas-Lane, n° 35, Cité, Londres, banquier ;

9° M. *George-Isaac Léon*, Saint-Michael's-Olley-Cornhill, n° 7, Londres, négociant ;

10° M. *Alexander Beattie*, King-William-Street, n° 2, Cité, Londres, propriétaire ;

11° M. *Isaac-Farr Mollet*, Austin-Friars-Passage, n° 1, Cité, Londres, négociant ;

12° M. *William Thompson*, Adams-Court, Old-Broad-Street, n° 4, Cité, Londres, propriétaire ;

13° M. *Nuthaniel Daniels*, Ovington-Square, n° 20, Bromptom, Londres, propriétaire ;

14° M. *Léopold Fishel*, Langbourg-Chambers, n° 5, Fenchurch-Street, Cité, Londres, négociant ;

15° M. *James Watt-Peppercorne*, Exchange-Buildingts, à Londres, agent de change ;

16° M. *Simon Waley-Waley*, du Stock exchange, de Londres, capitaliste ;

17° M. *William-Henry Roscol*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

18° M. *Henry Bishop*, Royal-Exchange-Buildings, n° 2, Cité, Londres, propriétaire ;

19° M. *John Beechey*, Royal (Buil) Exchange-Buildings, n° 2, Londres, propriétaire ;

20° M. *John-George Bone*, du Stock exchange, de Londres, agent de change ;

Aux termes de la procuration à lui donnée, par acte rédigé en français par M. *Achille Pinta*, homme de loi, passé à Londres,

le 1er décembre 1852, en présence de témoins, dont l'original, timbré en France et revêtu des légalisations voulues par la loi, enregistré en France, est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier sus énoncé;

21° Enfin, M. *Achille Pinta*, rentier, demeurant à Londres, Cornhill-City, n° 8.

Aux termes de la procuration qu'il lui a donnée par acte passé devant Me *Boisselier*, chancelier du consulat de France à Londres, en présence de témoins, le 6 décembre 1852, dont l'original, timbré en France et revêtu des légalisations voulues par la loi, enregistré en France, est demeuré annexé à la minute de l'acte des 10 et 15 décembre dernier sus énoncé;

Treizièmement, M. *John Bulkley-Greene*, banquier, demeurant à Paris, place Saint-Georges, n° 28.

Agissant au nom et comme ayant la signature sociale de la maison de banque *Greene* et compagnie, établie à Paris, place Saint-Georges, n° 28, suivant acte sous signatures privées, en date du 15 septembre 1849, enregistré à Paris le même jour, folio 30 verso, case 2, par M. *Delestang*, qui a reçu cinq francs cinquante centimes, dizième compris, publié conformément à la loi, ainsi que M. *Greene* le déclare;

Quatorzièmement, M. *Guillaume Vandenbroek*, propriétaire, demeurant à Paris, place de la Bourse, n° 8;

Quinzièmement, et M. *François Vandenbroek*, propriétaire, demeurant à Paris, avenue des Champs-Elysées, n° 80,

Lesquels ont exposé ce qui suit :

Par décret du Président de la République, en date du 27 mars 1852, le ministre des travaux publics a été autorisé à concéder directement le chemin de fer de Graissessac à Béziers, aux clauses et conditions du cahier des charges y annexé.

En vertu de cette autorisation, et suivant convention du même jour, approuvée par un autre décret du Président de la République, le ministre des travaux publics, agissant au nom de l'État, a concédé le chemin de fer de Graissessac à Béziers aux clauses et conditions du décret précité et du cahier des charges y annexé, à MM. *Orsi*, *Granier*, *Delfosse* et *Couttet*, sus nommés.

En exécution de l'article 61 du cahier des charges, M. *Orsi*, l'un des concessionnaires, a versé pour leur compte personnel, à la caisse des dépôts et consignations, le cautionnement de deux cent mille francs, et, par suite, les concessionnaires ont fait des conventions pour l'exécution des travaux mis à leur charge par le décret du 27 mars, ainsi que pour la fourniture du matériel.

Par acte passé les 10, 11, 13, 14 et 15 décembre 1852, enregistré devant Me *Henry Mertian* et son collègue, notaires à Paris, il a été formé, entre les sus nommés ayant agi dans les mêmes noms et qualités que ceux ci-dessus établis à leur égard, un projet de société anonyme pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Graissessac à Béziers, concédé à MM. *Orsi, Granier, Delfosse* et *Couttet*, par décret du 27 mars 1852. L'article 53 de cet acte est ainsi conçu :

« Par ces présentes, tous les comparants sus nommés donnent » pouvoir à MM. *J. Carteret*, vicomte *de l'Espine* et vicomte *de* » *Rouville*, tous trois sus nommés, de, pour eux et en leurs noms, » les représenter auprès du Gouvernement, pour demander et » suivre l'homologation des présents statuts, accepter toutes » modifications qui pourraient être demandées par le Conseil » d'État, en proposer de nouvelles, s'il y a lieu, rédiger tous » nouveaux statuts de la dite société, conformément aux observa- » tions faites par le Conseil d'État, et en dresser tous actes » notariés. »

La mission conférée à MM. *Carteret, de l'Espine* et *de Rouville* a été par eux remplie.

Dans cet état, les comparants ès qualités qu'ils agissent, voulant se conformer aux observations faites par le Gouvernement et le Conseil d'État, déclarent arrêter ainsi qu'il suit la rédaction définitive des statuts de la société.

TITRE Ier.

OBJET ET DÉNOMINATION DE LA SOCIÉTÉ. — DOMICILE. — DURÉE.

ART. 1er. Il est formé entre les souscripteurs propriétaires de toutes les actions créées ci-après, une société anonyme ayant pour objet l'exécution et l'exploitation du chemin de fer de Graissessac à Béziers, conformément au décret du 27 mars 1852 et au cahier des charges y annexé ; cette société prend la dénomination de *Compagnie du chemin de fer de Graissessac à Béziers.*

2. Le siége de la société et son domicile sont établis à Paris; elle devra faire élection de domicile à Montpellier, conformément à l'article 59 du cahier des charges.

3. La société commencera à partir du jour de son autorisation; elle finira avec la concession, c'est-à-dire quatre-vingt-dix-neuf ans après l'époque fixée par le cahier des charges pour l'achèvement de la ligne entière.

TITRE II.

CONCESSION.

4. MM. *Orsi*, *Granier*, *Delfosse* et *Coullet* font apport à la société de la concession du chemin de fer de Graissessac à Béziers, et de tous les droits qui y sont attachés, tels qu'ils résultent du décret du 27 mars 1852 et du cahier des charges y annexé.

Ils apportent, en outre, à la société, activement et passivement, les conventions et marchés de toute nature, relatifs à l'exécution des travaux, et fournitures de matériel à la charge du chemin de fer de Graissessac à Béziers.

Le dit apport est fait sans aucune restriction ni réserve; en conséquence, la compagnie est mise entièrement aux lieu et place des concessionnaires, à la charge par elle de satisfaire à toutes les clauses et conditions, tant du décret de concession du 27 mars et du cahier des charges y annexé, que des conventions ou marchés ci-dessus mentionnés.

5. Les concessionnaires auront droit au remboursement des frais relatifs à l'entreprise faits par eux jusqu'à l'autorisation de la présente société.

Le compte de ces frais, appuyé des pièces justificatives, sera réglé par la première assemblée générale.

TITRE III.

FONDS SOCIAL. — ACTIONS. — VERSEMENT.

6. Le fonds social est fixé à la somme de dix-huit millions de francs.

Il est divisé en trente-six mille actions de cinq cents francs chacune.

Ces actions, entièrement souscrites, appartiennent aux personnes ci-après dénommées dans les proportions suivantes :

MM.	Actions
Orsi, deux mille actions, ci.	2,000
Cliquet, trois cents actions, ci.	300
Granier, deux mille actions, ci.	2,000
Sabatier d'Espeiran, deux cents actions, ci.	200
Delfosse, deux mille actions, ci.	2,000

	Actions
Couttet, deux mille actions, ci.	2,000
Aimé, huit cents actions, ci..	800
Th. Uzielli, cinq cents actions, ci.	500
David Sims, trois cents actions, ci..	300
Salomon-Jacob Waley, cent cinquante actions, ci.	150
Henri Smith, cent actions, ci.	100
Isaac Braithewaite, deux cents actions, ci.	200
Charles Matthey, cent cinq actions, ci.	105
Edward Mastermann, deux cents actions, ci.	200
Frédéric Bryant, deux cents actions, ci.	200
Stephen-Charles Cork, cent cinquante actions, ci.	150
Frank Withall, quatre cents actions, ci.	400
James Hutchinson, cent cinquante actions, ci.	150
Alphonse Simon, cinq cent cinquante actions, ci.	550
Antonio Nicolo Armani, six cent soixante actions, ci.	660
Samuel Anderson, deux cents actions, ci.	200
John Bragg, deux cents actions, ci..	200
John Wats, trois cent cinquante actions, ci.	350
Laurence Redhead, cent actions, ci.	100
Francis-Kirkam Fowell, soixante et quinze actions, ci.	75
Walter-Scarley Long, cinquante actions, ci.	50
Henry-Jacob Jordan, trois cents actions, ci.	300
Cornelius Nicholson, cent cinquante actions, ci.	150
Alexandre Prince, cent actions, ci.	100
William-Frédérick Ingelow, cent actions, ci.	100
Joseph-Isaac Cohen, trente actions, ci.	30
Lewis Léan, deux cents actions, ci.	200
William Jones, soixante et quinze actions, ci.	75
John-Francis Reale, cent actions, ci.	100
Frédérick Syrett, cinquante actions, ci.	50
Edmund Soilleux, cinquante actions, ci.	50
Samuel-Helbert-Ellis, soixante et quinze actions, ci.	75
Montagu-Robertson, soixante et quinze actions, ci.	75
George Gandell, soixante et quinze actions, ci.	75
Jones Spyer, soixante et quinze actions, ci.	75
William le Grand, soixante et quinze actions, ci.	75

	Actions
Daniel Furth, cent actions, ci.	100
Edmund-Jermyn Heseltine, cent actions, ci.	100
David-Jemes Noad, deux cents actions, ci.	200
Georges Higham, vingt-cinq actions, ci.	25
William Smith, cent actions, ci.	100
John-George Barton, vingt-cinq actions, ci.	25
Oswald Rasch, vingt-cinq actions, ci.	25
Charles-Frédérick Goult, vingt-cinq actions, ci.	25
John-Player Bond, vingt-cinq actions, ci.	25
Thomas-John King, cinquante actions, ci.	50
Henry-B. How, vingt-cinq actions, ci.	25
Clément Uzielli, trois cents actions, ci.	300
Prosper Monteaux, huit cents actions, ci.	800
George Bloor, quatre cent dix actions, ci.	410
John-Hill Junior, soixante et quinze actions, ci.	75
James-Pope Kitchin, soixante et quinze actions, ci.	75
Benjamin Waters, cinq cents actions, ci.	500
Charles Stewart, cinquante actions, ci.	50
John-J. Bywater, cent actions, ci.	100
Charles William Price, vingt actions, ci.	20
Edward-Henry Ellen, trois cent cinquante actions, ci.	350
John-Masterman Junior, deux cents actions, ci.	200
Thomas de Horne, soixante et quinze actions, ci.	75
John-Francis Matthews, soixante et quinze actions, ci.	75
William-Henry Oxley, soixante et quinze actions, ci.	75
Alexandre Devaux, deux cents actions, ci.	200
John-Francis Bacon, deux cent vingt actions, ci	220
George-Hammer Wingrave, quatre cents actions, ci.	400
Robert Simons, trois cent cinquante actions, ci.	350
Clément-Matthew Uzielli, trois cents actions, ci.	300
William Dance, quatre cents actions, ci.	400
James-Hardman Cotteril, cinquante actions, ci.	50
John Walter, deux cents actions, ci.	200
Charles Brooks, cinq cents actions, ci.	500
John-James Short, deux cents actions, ci.	200
Richard-Mathias Preece, cinquante actions, ci.	50

	Actions
Joseph Adderley, cinquante actions, ci.	50
Lewis Phillipp, cinquante actions, ci.	50
Thomas-Clément Mundey, deux cent cinquante actions, ci.	250
George-Matthew Bloor, cinq cents actions, ci.	500
Henry-Coxe Tyler, quatre cents actions, ci.	400
Louis-Honoré David fils, pour sa maison de banque, huit cents actions, ci.	800
Étienne Roualle de Rouville, cent actions, ci.	100
Joseph-Marie Arbel, sept cent cinquante actions, ci.	750
Jean-Gustave Alexandre, cinquante actions, ci.	50
Pierre Pouchon, trente-cinq actions, ci.	35
Philippe-Édouard Toupriant, cent actions, ci.	100
Pierre-Clément-Nestor Labbé, cinquante actions, ci.	50
Louis le Brun, cent vingt-cinq actions, ci.	125
Joseph-Charles de Lagrange, cent actions, ci.	100
Alphonse-Laurent Jan, cent actions, ci.	100
Pierre-Jules Naulot, cinquante-cinq actions, ci.	55
François Mazoyer, cinq actions, ci.	5
François-Victor-Alexandre Godefroy, vingt actions, ci. . .	20
Félix-Marie Baudouin, vingt actions, ci.	20
Anne-Pierre-Gabriel Cretu, vingt actions, ci.	20
Ferdinand-Antoine-Léon-Marie-Pierre Guerrero, quatre-vingts actions, ci.	80
Louis Clève, dix actions, ci.	10
Raoul, comte de la Châtre, quatorze cent cinquante actions, ci.	1,450
Mme Charlotte-Augusta Warre, deux cents actions, ci. . . .	200
Eugène-Charles de Reims, cinquante actions, ci.	50
Nicolas-Félix Carteret, neuf cents actions, ci.	900
Pierre-Hilaire-Alphonse Bouchon, vingt-cinq actions, ci. .	25
Charles-Alexandre Boiste, vingt-cinq actions, ci.	25
Charles Monteaux, soixante et quinze actions. ci.	75
Louis-Adolphe Richy, vingt-cinq actions, ci.	25
Mme Sophie Levy, veuve de M. Maurice Sasportas, cinq actions, ci.	5
Philippe Commanville, cinq actions, ci.	5
Pompée-François-Marie Garofolini, soixante actions, ci. . .	60

	Actions
Charles-Auguste Hochet de Latterrie, cent cinq actions, ci.	105
Pierre-Charles Ratti, vingt-cinq actions, ci.	25
Léon Paillet, cinquante actions, ci.	50
Joseph-Angelin d'Oneix, cent actions, ci.	100
James Leray de Chaumont, marquis de Saint-Paul, cinq cents actions, ci.	500
Alexandre-Émile, vicomte de l'Espine, huit cent vingt actions, ci.	820
Melchior Guibert, cent cinquante actions, ci.	150
Nathan Monteaux, cent actions, ci.	100
Victor Monteaux, cent actions, ci.	100
Alphonse-Gobert-Aubin, cent actions, ci..	100
William Streezski, cent vingt-cinq actions, ci.	125
Maurice Meyer, soixante et quinze actions, ci.	75
Charles Lefebvre, cent vingt actions, ci.	120
Victor Banier, quatre-vingts actions, ci.	80
Paul Cousteix, quatre-vingts actions, ci.	80
Léon Crémieux, cent actions, ci.	100
Michel Thevenet, cent vingt-cinq actions, ci.	125
La maison Monteaux et fils, deux cent cinquante actions, ci.	250
Jean-Charles Blouet, cent actions, ci.	100
Georges Kugelmann, cinq actions, ci.	5
Léopold Wintersinger, cinq actions, ci.	5
Jean-Hippolyte Perez, quatre-vingts actions, ci	80
Amédée Achard, trois cents actions, ci.	300
Jean-Baptiste Osmont, quinze actions, ci..	15
Auguste Bouret, soixante et quinze actions, ci.	75
Albert Aubert, cent actions, ci.	100
Antoine Sauvageot, cinquante actions, ci	50
Maurice Ettinghausen, deux cent soixante actions, ci. . . .	260
Léopold Lunel, cinq actions, ci.	5
Étienne-Jean Huguin, quatre-vingts actions, ci.	80
Joseph-Alexandre-Adélaïde de Gasté, dix actions, ci.	10
Pierre-Henry Junot, vingt-cinq actions, ci.	25
Victor Bailly, cent actions, ci	100
Alphonse Halinbourg, cinquante actions, ci.	50

	Actions
Félix Spiers, vingt-cinq actions, ci.	25
François-Frédéric Toché, deux cent dix actions, ci.	210
David Morier-Évans, vingt-cinq actions, ci	25
William Chadwick, cent cinquante actions, ci.	150
Ambroise-Patient Carr, vingt-cinq actions, ci.	25
Stephen Flockton, soixante et quinze actions, ci.	75
Charles-Bye Colchester, cinquante actions, ci.	50
Benjamin Wildon-Carr, vingt-cinq actions, ci	25
Frederic Mildred, cent actions, ci.	100
Barnet-Laurence Phillips, cent cinquante actions, ci. . . .	150
George-Isaac Léon, cent cinquante actions, ci.	150
Alexander Beattie, cinquante actions, ci.	50
Isaac-Farr Mollet, soixante et quinze actions, ci.	75
William Thompson, cinquante actions, ci.	50
Nuthaniel Daniels, soixante et quinze actions, ci.	75
Léopold Fishel, cent cinquante actions, ci	150
James-Watt Peppercorne, cinquante actions, ci.	50
Simon Waley-Waley, quarante actions, ci.	40
William-Henry Roscol, cinquante actions, ci.	50
Henry Bishop, vingt-cinq actions, ci.	25
John Beechey, vingt-cinq actions, ci.	25
John-George Bone, soixante et quinze actions, ci.	75
Achille Pinta, cinq cents actions, ci.	500
La maison de banque Greene et compagnie, six cents actions, ci	600
Guillaume Vandenbroek, cent actions, ci.	100
François Vandenbroek, deux cent cinquante actions, ci. .	250
Total, trente-six mille actions, ci.	36,000

Chaque action donne droit à un trente-six millième de la propriété de l'actif social, et des bénéfices de l'entreprise.

7. Après l'approbation des présents statuts et le versement d'au moins deux dixièmes par action, il sera remis aux ayants droit des titres provisoires et nominatifs.

8. Les souscripteurs originaires et les cessionnaires successifs sont solidairement garants jusqu'à concurrence du versement des cinq premiers dixièmes du montant de chaque action.

Après le versement des cinq premiers dizièmes, les titres provisoires seront échangés contre des titres définitifs qui seront au porteur, à moins que l'actionnaire ne demande un titre nominatif.

9. Les titres provisoires et les titres définitifs sont extraits de registres à souche, frappés du timbre sec de la compagnie et revêtus de la signature de deux administrateurs.

Chaque payement fait sur le montant de l'action sera constaté sur les titres.

10. La cession des titres nominatifs, soit provisoires, soit définitifs, s'opère par une déclaration de transfert inscrite sur les registres de la compagnie et signée du cédant et du cessionnaire ou de leur fondé de pouvoirs, et de l'un des administrateurs ou d'une personne déléguée à cet effet par le conseil d'administration.

Ce transfert pourra être fait, soit à Paris, soit à Montpellier, soit à Londres, aux lieux que l'administration indiquera.

11. La cession des titres au porteur s'opère par la simple tradition du titre.

12. Le conseil d'administration pourra autoriser le dépôt et la conservation des titres dans la caisse sociale.

Il déterminera la forme des certificats de dépôt, les frais auxquels ce dépôt pourra être assujetti, le mode de la délivrance des certificats, et les garanties dont l'exécution de cette mesure doit être entourée dans l'intérêt de la société et des actionnaires.

13. Les actions seront indivisibles et la société ne reconnait qu'un seul propriétaire pour chaque action.

14. Les droits et obligations attachés à chaque action suivent le titre, dans quelques mains qu'il passe.

La possession d'une action emporte adhésion aux statuts de la société.

Les héritiers, représentants ou créanciers de l'actionnaire ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration; ils doivent, pour l'exercice de leurs droits, s'en rapporter aux inventaires sociaux et aux délibérations de l'assemblée générale.

15. Le montant des actions est payable aux caisses qui seront désignées par le conseil d'administration; les versements auront lieu comme suit : un dizième dans les quinze jours qui suivront l'insertion au *Moniteur* du décret d'autorisation des présents

statuts, et les autres dizièmes aux époques et dans les proportions déterminées par le dit conseil.

Tout appel de fonds devra être annoncé au moins quinze jours avant l'époque fixée pour le versement, dans deux journaux du département de la Seine et dans un journal du département de l'Hérault, désignés pour les annonces légales, et dans les journaux de Londres qui seront désignés par le conseil d'administration.

Le conseil d'administration pourra autoriser la libération anticipée des actions, mais seulement par voie de mesure générale applicable à toutes les actions; le taux de l'intérêt à servir aux actionnaires, en cas de versement anticipé, ne pourra excéder trois pour cent.

16. A défaut de versement aux époques déterminées, l'intérêt sera dû, par chaque jour de retard, à raison de cinq pour cent l'an.

La société pourra exercer l'action personnelle contre les retardataires et leurs garants; elle pourra aussi, soit distinctement de la poursuite personnelle, soit concurremment avec elle, faire vendre les actions en retard.

A cet effet, les numéros de ces actions seront publiés dans les journaux indiqués à l'article 15; à partir du quinzième jour après cette publication, la société, sans mise en demeure et sans autre formalité ultérieure, aura le droit de faire procéder à la vente des actions, sur duplicata, à la Bourse de Paris, par le ministère d'un agent de change. La vente sera faite aux risques et périls de l'actionnaire retardataire.

Les titres des actions ainsi vendus seront nuls de plein droit, et il sera délivré aux acquéreurs de nouveaux titres ayant le même numéro que les titres annulés; en conséquence, toute action qui ne portera pas la mention régulière des versements qui auraient dû être opérés, cessera d'être admise à la négociation et au transfert.

L'imputation du prix à provenir de la vente, après déduction des frais et intérêts dus, s'opèrera en commençant par les versements les plus anciennement exigibles; le déficit sera à la charge des obligés aux versements; l'excédant du prix de la vente, s'il y en a, appartiendra à l'actionnaire retardataire.

17. Les actionnaires ne sont engagés que jusqu'à concurrence du capital de chaque action; au delà, tout appel de fonds est interdit.

18. En cas de perte d'un titre nominatif, la compagnie ne peut être tenue d'en délivrer un nouveau que moyennant caution, conformément aux articles 151, 152, 155 du Code de commerce.

Le nouveau titre sera délivré trois mois seulement après que la déclaration de perte aura été insérée dans un ou plusieurs des journaux désignés en l'article 15.

La caution sera déchargée un an après avoir été fournie.

La déclaration de perte sera faite dans les termes et suivant la forme qui seront indiqués par le conseil d'administration.

TITRE IV.

ADMINISTRATION.

19. La société est administrée par un conseil composé de neuf membres; chaque administrateur doit être propriétaire de cinquante actions, qui seront inaliénables pendant la durée de ses fonctions; les titres de ces actions seront déposés dans la caisse de la société.

Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires; leurs fonctions durent trois années; leur remplacement s'opère par tiers, dans l'ordre fixé par un tirage au sort; les administrateurs sortants seront toujours rééligibles.

20. Par dérogation à l'article 19, le premier conseil d'administration sera composé des membres dont les noms suivent :

MM. *Edgard* aîné, *Nicolas-Félix Carteret*, *Louis-Honoré David* fils aîné, *Alexandre-Émile*, vicomte *de l'Espine*, *Prosper Monteaux*, *James Leray de Chaumont*, marquis *de Saint-Paul*, vicomte *Roualle de Rouville*, *Frédéric Sabatier d'Espeiran*, *Théodosius Uzielli*, tous sus nommés.

Les membres du premier conseil d'administration conserveront leurs fonctions jusqu'à l'expiration de l'année qui suivra l'époque de la mise en exploitation de la ligne entière.

21. En cas de vacance d'une place d'administrateur par suite de décès, de démission ou de toute autre cause, il sera pourvu au remplacement par les membres restants, sauf confirmation par la prochaine assemblée générale.

Les administrateurs ainsi nommés ne demeureront en fonctions que pendant le temps d'exercice de leurs prédécesseurs.

22. Le conseil d'administration nomme chaque année un président.

En cas d'absence du président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

Le président peut être réélu indéfiniment.

23. Le conseil d'administration se réunit au siége de la société autant de fois que l'intérêt de la société l'exige, et au moins une fois par mois.

Les décisions sont prises à la majorité des membres présents; en cas de partage, la voix du président est prépondérante.

La présence de cinq administrateurs est nécessaire pour valider la délibération.

24. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration.

Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par les membres qui y ont pris part.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux sont signés par le président et un membre du conseil d'administration.

25. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il autorise les marchés de toute nature, ainsi que les achats de terrains et immeubles nécessaires pour l'exécution et l'exploitation du chemin de fer.

Il règle les approvisionnements et autorise les achats de matériaux, machines et autres objets relatifs à l'exploitation.

Il fixe les dépenses générales de l'administration.

Il autorise toutes mainlevées d'appositions ou inscriptions hypothécaires, ainsi que tous désistements de privilége.

Il autorise toutes actions judiciaires et tous compromis ou transactions.

Il détermine le placement des fonds disponibles, et règle l'emploi de la réserve.

Il autorise tous retraits, transferts, transports et aliénations de fonds, rentes et valeurs appartenant à la société; il donne toutes quittances.

Il adresse au Gouvernement toutes demandes de prolongement du chemin de fer, ou d'embranchement, sauf autorisation préalable ou ratification de ces demandes par la prochaine assemblée générale.

Il nomme et révoque tous les agents et employés.

Il détermine leurs attributions et fixe leurs traitements.

Il traite, transige et compromet sur tous les intérêts de la compagnie.

Il soumet à l'assemblée générale toute proposition d'emprunts.

Il lui soumet également les propositions de prolongement ou d'embranchement, de fusion ou traités de toute nature avec d'autres compagnies ; de prolongation, ou de renouvellement de la concession, de modifications ou additions aux statuts, et notamment de l'augmentation du fonds social, et de la prorogation de la société.

Il consent à tous les changements que le Gouvernement jugerait nécessaire d'apporter aux modifications et additions des statuts votés par l'assemblée générale.

26. Le conseil d'administration pourvoit à la négociation des emprunts votés par l'assemblée générale.

Il peut, avec l'approbation de l'assemblée générale, effectuer la vente des immeubles jugés inutiles à l'exploitation de la ligne, et acheter des immeubles autres que ceux désignés au paragraphe 3 de l'article 25 ci-dessus.

27. Le conseil d'administration peut déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs, soit à un ou plusieurs de ses membres, soit à toute autre personne, mais seulement par un mandat spécial et pour un objet déterminé.

Il peut également déléguer la totalité ou partie de ses pouvoirs généraux pour la direction de la société, à un directeur ou un comité composé d'au moins trois de ses membres ; les délibérations de ce comité devront être prises à la majorité, et à l'unanimité s'il n'est composé que de trois membres.

28. Les fonctions des membres du conseil d'administration sont gratuites, ils reçoivent des jetons de présence.

Il pourra être attribué aux membres chargés de la direction conformément au paragraphe 2 de l'article précédent, une rémunération dont le chiffre, ainsi que la valeur des jetons de présence, sera réglé par l'assemblée générale.

29. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, les acquits et endossements, ainsi que les mandats sur la banque et sur les dépositaires des fonds de la société doivent être signés par un administrateur et une personne désignée par le conseil, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou à toute autre personne.

30. Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les membres du conseil d'administration, ne contractent, à raison de

leur gestion, aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux affaires de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

TITRE V.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

31. L'assemblée générale se compose de tous les actionnaires porteurs de vingt actions.

Elle est valablement constituée lorsque les actionnaires présents ou représentés, ainsi qu'il sera dit ci-après, sont au nombre de trente au moins, réunissant plus du dixième du capital social.

L'assemblée générale, valablement constituée, représente l'universalité des actionnaires.

32. Nul ne peut être porteur de pouvoirs d'actionnaires s'il n'est actionnaire lui-même et porteur de vingt actions, la forme des pouvoirs est déterminée par le conseil d'administration.

33. Dans le cas où, sur une première convocation, les actionnaires présents ne remplissent pas les conditions imposées en l'article 31 pour constituer l'assemblée générale, il est procédé à une seconde convocation, à quinze jours d'intervalle.

Les délibérations prises par l'assemblée générale dans cette seconde réunion seront valables, quel que soit le nombre des actionnaires présents ou des actions représentées, mais elles ne peuvent porter que sur les objets à l'ordre du jour de la première réunion.

34. L'assemblée générale se réunit de droit une fois chaque année, elle se réunit, en outre, extraordinairement toutes les fois que le conseil d'administration en reconnaît l'utilité.

Les convocations ordinaires et extraordinaires seront faites par un avis inséré trente jours au moins avant celui de la réunion dans les journaux désignés en l'article 15 ci-dessus.

La réunion a lieu à Paris, au siége de la société, ou à tout autre endroit indiqué par la convocation.

35. Les actionnaires domiciliés en France et porteurs de vingt actions au plus, possédées ou représentées, doivent, pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, déposer leurs titres et leurs procurations au siége de la compagnie, à Paris, huit jours avant l'époque fixée pour la réunion de chaque assemblée

Les actionnaires domiciliés en Angleterre peuvent faire le dépôt de leurs titres entre les mains des personnes qui seront désignées par le conseil d'administration, et les certificats de dépôt, de même que les procurations, devront être déposés à Paris, dans le délai de huit jours ci-dessus fixé.

Il est remis à chaque déposant une carte d'admission, nominative et personnelle.

36. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration, et en cas d'empêchement, par l'un des administrateurs, désigné par le conseil.

Les deux plus forts actionnaires présents et acceptants remplissent les fonctions de scrutateurs.

Les fonctions de secrétaire sont remplies par un actionnaire désigné par le bureau.

37. L'assemblée générale entend et discute les comptes, et les approuve s'il y a lieu.

Elle nomme les administrateurs en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autre cause.

Elle prononce dans les limites des statuts sur tous les intérêts de la société.

Elle délibère sur les propositions qui lui sont soumises en exécution des paragraphes 12 et 13 de l'article 25, et du paragraphe 2 de l'article 26.

Elle donne au conseil d'administration tous pouvoirs nécessaires à cet effet.

Les décisions relatives aux objets mentionnés au paragraphe 13 de l'article 25 ne sont obligatoires qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement.

38. Les délibérations de l'assemblée générale sont prises à la majorité des voix des membres présents.

Cette majorité doit être de deux tiers dans le cas où les délibérations portent sur les objets désignés au paragraphe 6 de l'article 37.

Vingt actions donnent droit à une voix sans que le même actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit comme fondé de pouvoirs.

39. Les délibérations de l'assemblée générale, prises conformément aux statuts, obligent tous les actionnaires.

Elles sont constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau, ou la majorité d'entre eux.

Les extraits de ces procès-verbaux sont certifiés par le président de l'assemblée générale.

Une feuille de présence, destinée à constater le nombre des membres assistant à l'assemblée, et celui des actions représentées par chacun d'eux, demeure annexée à la minute du procès-verbal, ainsi que les pouvoirs ; cette feuille est signée par chaque actionnaire en entrant en séance.

TITRE VI.

INTÉRÊTS.— COMPTES ANNUELS.— DIVIDENDES.— FONDS DE RÉSERVE — AMORTISSEMENT.

40. Pendant l'exécution des travaux, et à partir de l'époque fixée pour les versements jusqu'après l'achèvement de la ligne entière, il sera payé aux actionnaires un intérêt de quatre pour cent sur les sommes par eux versées.

Il sera pourvu au payement de cet intérêt au moyen des intérêts produits par le placement des fonds de la compagnie des produits des diverses parties de la ligne mise en exploitation, ainsi que de tous les produits accessoires de l'entreprise.

41. Après la mise en exploitation de la ligne entière, un inventaire général de l'actif et du passif de la société sera dressé chaque année et soumis à l'assemblée générale des actionnaires.

42. Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses d'entretien et d'exploitation du chemin de fer, les frais d'administration, l'intérêt et l'amortissement des emprunts qui auront pu être contractés, et généralement toutes les charges sociales.

43. Après le prélèvement des charges mentionnées en l'article précédent, les produits nets seront employés :

1° A constituer un fond d'amortissement au moyen duquel le capital puisse être entièrement amorti cinq ans avant l'expiration de la concession ;

2° A servir aux actions amorties et non amorties un premier dividende de quatre pour cent par an, le dividende afférant aux actions amorties devant être versé au fonds d'amortissement, afin de compléter la somme nécessaire pour rembourser la totalité des actions dans le délai prescrit ;

3° A former un fonds de réserve au moyen d'un prélèvement dont la quotité sera fixée par le conseil d'administration, et qui ne

pourra être inférieur à trois pour cent de l'excédant des produits nets après les deux prélèvements ci-dessus.

Le surplus des produits est réparti également entre toutes les actions amorties et non amorties, la portion afférente aux actions amorties devant revenir aux propriétaires des titres délivrés en échange de ces actions.

44. Le fonds d'amortissement est employé chaque année jusqu'à due concurrence, à compter de l'année qui suivra la mise à exploitation de la ligne entière, au remboursement d'un nombre d'actions à déterminer comme il est dit en l'article 46.

45. S'il arrivait que dans le cours d'une ou plusieurs années les produits nets de l'entreprise fussent insuffisants pour assurer le remboursement du nombre d'actions à amortir, la somme nécessaire pour compléter le fonds d'amortissement serait prélevée sur les produits nets des années suivantes, avant toute attribution de dividende aux actionnaires.

46. La désignation des actions à amortir a lieu au moyen d'un tirage au sort qui se fait publiquement à Paris aux époques et suivant la forme déterminée par le conseil d'administration.

Les propriétaires des actions désignées pour le remboursement reçoivent en numéraire le capital effectivement versé de leurs actions et les dividendes jusqu'au jour indiqué pour le remboursement, et en échange de leurs actions primitives des actions spéciales qui ne donnent plus droit qu'à une part proportionnelle des bénéfices mentionnés dans le dernier paragraphe de l'article 43.

Ces actions ont, du reste, pour les attributions relatives à l'administration et pour le vote aux assemblées les mêmes droits que les actions non amorties, les numéros des actions désignées par le sort pour être remboursées sont publiés comme il est dit en l'article 15 ci-dessus.

Le remboursement du capital de ces actions s'effectue au siége de la société, à partir du 1er janvier de chaque année pour l'année qui a précédé.

47. Le payement des intérêts et dividendes se fait au siége de la société.

Tous intérêts et dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration des cinq années après l'époque de leur échéance annoncée, comme il est dit au paragraphe 2 de l'article 15, sont acquis à la société conformément à l'article 2277 du Code Napoléon.

48. Le maximum de la réserve est fixé à un million de francs. Quand ce maximum sera atteint, le prélèvement destiné à le

former sera suspendu. Il reprendra cours aussitôt que le fonds de réserve sera descendu au-dessous de ce chiffre.

TITRE VII.

LIQUIDATION.

49. Lors de la dissolution de la société, l'assemblée générale, sur la proposition du conseil d'administration, déterminera le mode de liquidation à suivre.

50. A l'expiration de la concession, les sommes existantes dans la caisse de la société et les valeurs provenant de la liquidation serviront, avant toute répartition aux actionnaires :

1° A remettre le chemin de fer et ses dépendances en état d'être livrés au Gouvernement, dans les conditions déterminées par le cahier des charges de la concession ;

2° A compléter l'amortissement des actions dans le cas où il resterait encore des actions non amorties, auquel cas la somme disponible serait également répartie entre les dites actions jusqu'à concurrence de leur montant.

TITRE VIII.

CONTESTATIONS.

51. Toutes contestations qui pourront s'élever entre les sociétaires, à raison des affaires sociales, seront jugées par des arbitres, conformément aux articles 51 et suivants du Code de commerce.

52. Dans le cas de contestations, tout actionnaire doit faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations lui sont valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la distance de la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, cette élection a lieu de plein droit pour les notifications judiciaires et extrajudiciaires au parquet du procureur impérial près le tribunal de première instance du département de la Seine.

Le domicile élu formellement ou implicitement entraîne de droit attribution de juridiction aux tribunaux compétents du département de la Seine.

Pour l'exécution des présentes et pour toutes choses relatives à la dite société, les comparants, ès dites qualités, élisent domicile au siége de la société.

Pour faire publier le présent acte, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'un extrait.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, au siége de la société, boulevard Poissonnière, nº 14,

L'an 1853, le 18 février;

Et ont, les comparants, signé avec les notaires, après lecture faite.

En marge de la minute est cette mention ; « Enregistré à Paris, » deuxième bureau, le 19 février 1853, folio 74 recto, case 4, 5 et » 6. Reçu cinq francs et cinquante centimes pour décime, plus » deux francs et vingt centimes de décime pour révocation de » pouvoir. Signé *Sonnet.* »

Vu pour être annexé au décret du 26 février 1853, enregistré sous le nº 453.

Le Ministre de l'intérieur, de l'agriculture et du commerce,

Signé F. DE PERSIGNY.

BULLETIN DES LOIS

N° 603.

N° 5584. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui place sous séquestre le Chemin de fer de Graissessac à Béziers.*

Du 12 Mai 1858.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu le décret du 27 mars 1852 (1), relatif à la concession du Chemin de fer de Graissessac à Béziers ; ensemble la convention et le cahier des charges y annexés ;

Vu le procès-verbal de réception de la section de Bédarieux à Béziers, en date du 28 mars 1858, le dit procès-verbal dressé en exécution de l'article 27 du cahier des charges ci-dessus visé, et constatant que la dite section est en état d'être livrée à l'exploitation ;

Vu la décision de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, en date du 6 avril 1858, autorisant, sous certaines réserves, la mise en exploitation de la section ci-dessus indiquée ;

Vu la lettre de la compagnie, en date du 3 mai 1858, ayant pour objet de demander que le chemin de fer de Graissessac à Béziers soit placé sous le séquestre de l'État ;

Considérant que la compagnie se trouve, quant à présent, à raison de sa situation financière, dans l'impossibilité de pourvoir

(1) x[e] série, Bull. 501, n[os] 4547 et 4548.

à l'exploitation de la section de Bédarieux à Béziers, dont l'ouverture a été récemment autorisée, et de terminer les travaux restant à achever entre Graissessac et Bédarieux ;

Considérant que le chemin de fer de Graissessac à Béziers a été concédé, dans un intérêt public, pour desservir le bassin houiller de Graissessac ; qu'il est du droit et du devoir du Gouvernement d'en assurer l'achèvement et la mise en circulation ;

Que la mesure la plus efficace à prendre à cet effet est de placer le chemin sous séquestre, ainsi que la compagnie elle-même le demande, en réservant tous les droits des actionnaires et des tiers ;

Considérant que cette mesure est d'une extrême urgence,

Avons décrété et décrétons ce qui suit :

Art. 1er. Le chemin de fer de Graissessac à Béziers est placé sous séquestre.

Il sera administré et exploité sous la direction de notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, lequel pourvoira, en outre, à la continuation et à l'achèvement des travaux du dit chemin.

2. M. *Aynard*, ingénieur en chef des ponts et chaussées, est nommé administrateur du séquestre.

3. Il sera procédé immédiatement, d'une part, à la vérification de la situation financière de la compagnie au jour de l'établissement du séquestre, par un inspecteur général des finances, et, d'autre part, à la constatation de l'état des travaux du chemin de fer, à la même époque, par un inspecteur général des ponts et chaussées.

4. A partir de ce jour, tous les produits directs ou indirects du chemin de fer seront perçus par l'administration du séquestre, nonobstant toutes oppositions ou saisies-arrêts, et seront exclusivement appliqués tant au service de l'exploitation de la partie actuellement ouverte qu'à la continuation et à l'achèvement des travaux non encore terminés.

Les droits et les intérêts des actionnaires et des tiers sont et demeurent formellement réservés.

5. Notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au Palais des Tuileries, le 12 mai 1858.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. Rouher.

BULLETIN DES LOIS

N° 627.

N° 5821. — DÉCRET IMPÉRIAL *qui ouvre un Crédit extraordinaire applicable aux dépenses à faire, tant pour l'achèvement des travaux du Chemin de fer de Graissessac à Béziers que pour l'exploitation de cette ligne.*

Du 15 Août 1858.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu notre décret du 12 mai 1858 (1), prononçant la mise sous séquestre du Chemin de fer de Graissessac à Béziers;

Vu la loi de finances du 23 juin 1857, portant fixation du budget des recettes et dépenses de l'exercice 1858;

Vu notre décret du 9 décembre suivant (2), portant répartition, par chapitres, des crédits de ce budget;

Vu notre décret du 10 novembre 1856 (3), qui règle les formes à suivre pour l'ouverture des crédits supplémentaires et extraordinaires;

Vu la lettre de notre ministre des finances, en date du 11 août 1858;

Notre Conseil d'État entendu,

(1) Bull. 603, n° 5584.
(2) Bull. 565, n° 5137.
(3) Bull. 440, n° 4110.

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. Il est ouvert à notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, un crédit extraordinaire de neuf cent quarante mille francs (940,000f) applicable aux dépenses à faire tant pour l'achèvement des travaux du chemin de fer de Graissessac à Béziers que pour l'exploitation de cette ligne.

Ce crédit sera inscrit à un chapitre spécial sous le n° 41 *bis*.

2. Les sommes dépensées en vertu de l'article précédent ne seront versées qu'à titre d'avances et le remboursement s'en opérera, par privilége, conformément aux lois, sur les produits nets ultérieurs de l'entreprise et sur toutes autres ressources de la compagnie, suivant le mode qui sera déterminé par notre ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

3. Il sera pourvu à ces dépenses au moyen des ressources affectées à l'exercice 1858.

4. La régularisation de ce crédit sera proposée au Corps législatif, aux termes de l'article 21 de la loi du 5 mai 1855.

5. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, et notre ministre secrétaire d'État au département des finances, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera inséré au Bulletin des lois.

Fait à Vannes, le 15 août 1858.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances,

Signé P. MAGNE.

Le Ministre secrétaire d'État au département des finances, chargé de l'intérim du ministère de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé P. MAGNE.

BULLETIN DES LOIS

N° 162.

N° 1352. — DÉCRET IMPÉRIAL *portant concession d'un Chemin de fer de Carmaux à Albi.*

Du 4 Mars 1854.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics ;

Vu la demande formée, le 6 avril 1853, par le sieur *Boisse*, agissant au nom et comme fondé de pouvoirs des sieurs *de Solages* père et fils et compagnie, propriétaires des mines de houille de Carmaux, la dite demande tendant à l'établissement d'un chemin de fer de Carmaux à Albi ;

Vu le mémoire descriptif des travaux à exécuter, les plans et devis à l'appui, et les projets de tarifs des droits de péage et prix de transport à percevoir sur le chemin de fer projeté ;

Vu le registre de l'enquête prescrite en exécution de la loi du 3 mai 1841, le dit registre ouvert le 10 mai 1853 et clos le 29 du même mois ;

Vu les délibérations de la commission d'enquête, en date des 3 et 17 juin 1853 ;

Vu les rapports et avis des ingénieurs en chef des ponts et chaussées et des mines, et du préfet du Tarn, en date des 29 et 31 juillet, et 5 août 1853 ;

Vu les avis du conseil général des ponts et chaussées et du comité consultatif des chemins de fer, en date des 17 octobre et 12 novembre 1853 ;

Vu le certificat délivré, le 8 février 1854, par le directeur général de la caisse des dépôts et consignations, constatant le dépôt de somme et valeur représentant un cautionnement de cinquante mille francs ;

Vu la loi du 3 mai 1841 ;

Vu le sénatus-consulte du 25 décembre 1852, article 4 ;

Vu la loi du 15 juillet 1845, titre VII, et la loi du 18 juin 1853, titre II ;

Notre Conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. Il est fait concession aux sieurs *de Solages* père et fils et compagnie, propriétaires des mines de houille de Carmaux, d'un chemin de fer de Carmaux à Albi, aux clauses et conditions du cahier des charges approuvé, le 27 février 1854, par notre Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

Le dit cahier des charges restera annexé au présent décret.

2. Si, à une époque quelconque avant l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement fait exécuter ou concède une ligne destinée à rattacher Albi au réseau des chemins de fer et passant par Carmaux, il aura la faculté de racheter la ligne principale du chemin de fer de Carmaux à Albi, en remboursant à la compagnie les sommes qu'elle aura dépensées utilement pour l'établissement de la dite ligne, plus l'intérêt de ces sommes à quatre pour cent (4 p. 100) pendant un an. A défaut de justification suffisante de la compagnie pour établir le montant des dépenses faites, il sera procédé à une estimation à dire d'experts.

Après l'expiration des quinze premières années, le prix du rachat sera réglé suivant les conditions insérées à l'article 50 du cahier des charges. A quelque époque que le rachat ait lieu, on appliquera à la reprise du matériel mobile et des approvisionnements les clauses stipulées aux articles 50 et 51.

3. Conformément à l'article 10 de la loi du 15 juillet 1845, les concessionnaires ne pourront pas émettre, pour la réalisation de l'entreprise, d'actions ou de promesses d'actions négociables, avant de s'être constitués en société anonyme dûment autorisée.

4. Les actions de la compagnie ne pourront être négociées qu'après le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

Il est interdit à tout agent de change de se prêter à la négociation des actions ou promesses d'actions de la compagnie avant le versement des deux premiers cinquièmes du montant de chaque action.

5. Notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, lequel sera inséré au Bulletin des lois.

Fait au palais des Tuileries, le 4 mars 1854.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé P. Magne.

Cahier de charges pour la concession du Chemin de fer de Carmaux a Albi.

Art. 1er. Les sieurs *de Solages* et compagnie s'engagent à exécuter à leurs frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de trois ans au plus tard, à dater du décret de concession, tous les travaux du chemin de fer de Carmaux à Albi, et de manière que ce chemin soit praticable et exploité dans toutes ses parties à l'expiration du délai ci-dessus fixé.

2. Le chemin de fer aura son origine à ou près Carmaux, et se dirigera vers le Tarn, suivant un tracé qui sera déterminé par l'administration ; il aboutira au Tarn en face d'Albi à ou près le faubourg de la Madeleine.

3. Les concessionnaires devront soumettre à l'approbation de l'administration supérieure, dans un délai de trois mois à dater du décret de conces-

sion, le tracé définitif du chemin de fer rapporté à l'échelle de un à cinq mille, en se conformant aux indications de l'article précédent.

Ils indiqueront sur ce plan, sans préjudice des dispositions de l'article 6 ci-après, la position et le tracé des gares de stationnement et d'évitement, ainsi que les lieux de chargement et de déchargement.

A ce même plan devront être joints un profil en long suivant l'axe du chemin de fer, un certain nombre de profils en travers, le tableau des pentes et rampes, et un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

En cours d'exécution, les concessionnaires auront la faculté de proposer les modifications qu'ils pourraient juger utiles d'introduire; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

4. Les terrains seront acquis et les travaux d'art seront exécutés pour une seule voie, sauf l'établissement d'un certain nombre de gares d'évitement.

La largeur du chemin de fer en couronne est fixée, à quatre mètres dix centimètres, dans les parties en levée, et à trois mètres cinquante-sept dans les tranchées, entre les parapets des ponts et dans les souterrains. Dans les parties où il y aura double voie la largeur du chemin de fer en couronne sera portée à huit mètres trente centimètres.

La largeur de la voie entre les bords intérieurs des rails devra être de un mètre quarante-quatre centimètres à un mètre quarante-cinq centimètres. La distance entre les deux voies, dans les parties où elles seront établies, sera au moins égale à un mètre quatre-vingts centimètres (1m80), mesurée entre les faces extérieures des rails de chaque voie.

La largeur des accotements, ou, en d'autres termes, la largeur entre les faces extérieures des rails extrêmes et l'arête extérieure du chemin, sera au moins égale à un mètre cinquante centimètres (1m50) dans les parties en levée, et à un mètre (1m) dans les tranchées et les rochers, entre les parapets des ponts et dans les souterrains, non compris les fossés nécessaires à l'écoulement des eaux.

5. Les alignements devront se rattacher suivant des courbes dont le rayon minimum est fixé à trois cents mètres (300m), et, dans le cas de ce rayon minimum, les raccordements devront, autant que possible, s'opérer sur des paliers horizontaux.

Le maximum des pentes et rampes du tracé n'excédera pas quinze millimètres par mètre.

Les concessionnaires auront la faculté de proposer aux dispositions de cet article, comme à celles de l'article précédent, les modifications dont l'expérience pourra indiquer l'utilité ou la convenance ; mais ces modifications ne pourront être exécutées que moyennant l'approbation préalable de l'administration supérieure.

6. Le nombre, l'étendue et l'emplacement des gares d'évitement seront déterminés par l'administration, les concessionnaires préalablement entendus.

Indépendamment des gares d'évitement, les concessionnaires seront tenus d'établir pour le service des localités traversées par le chemin de fer ou situées dans le voisinage de ces chemins, des gares ou ports secs destinés tant aux stationnements qu'aux chargements et aux déchargements, et dont le nombre, l'emplacement et la surface seront déterminés par l'administration, après enquête préalable.

7. A moins d'obstacles locaux, dont l'appréciation appartiendra à l'administration, le chemin de fer, à la rencontre des routes impériales ou départementales, devra passer soit au-dessus, soit au-dessous de ces routes.

Les croisements de niveau seront tolérés pour les chemins vicinaux, ruraux ou particuliers.

8. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessus d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, l'ouverture du pont ne sera pas moindre de huit mètres pour la route impériale, de sept mètres pour la route départementale, de cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et de quatre mètres pour le simple chemin vicinal. La hauteur sous clef, à partir de la chaussée de la route, sera de cinq mètres au moins; pour les ponts en charpente, la hauteur sous poutre sera de quatre mètres trente centimètres au moins ; la largeur entre les parapets sera au moins de huit mètres, et la hauteur de ces parapets de quatre-vingts centimètres au moins.

9. Lorsque le chemin de fer devra passer au-dessous d'une route impériale ou départementale, ou d'un chemin vicinal, la largeur entre les parapets du pont qui supportera la route ou le chemin sera fixée au moins à huit mètres pour la route impériale, à sept mètres pour la route départementale, à cinq mètres pour le chemin vicinal de grande communication, et à quatre mètres pour le chemin vicinal.

L'ouverture du pont entre les culées sera au moins de huit mètres, et la distance verticale entre l'intrados et le dessus des rails ne sera pas moindre de quatre mètres cinquante centimètres.

10. Lorsque le chemin traversera une rivière, un canal ou un cours d'eau, le pont aura la largeur de voie et la hauteur de parapets fixées à l'article 8.

Quant à l'ouverture du débouché et à la hauteur sous clef au-dessus des eaux, elles seront déterminées par l'administration, dans chaque cas particulier, suivant les circonstances locales.

11. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales, et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, seront en maçonnerie ou en fer.

Ils pourront aussi être construits avec travées en bois et piles et culées en maçonnerie ; mais il sera donné à ces piles et culées l'épaisseur nécessaire pour qu'il soit possible ultérieurement de substituer aux travées en bois, soit des travées en fer, soit des arches en maçonnerie.

12. S'il y a lieu de déplacer les routes existantes, la déclivité des pentes ou rampes sur les nouvelles directions ne pourra excéder trois centimètres par mètre pour les routes impériales ou départementales, et cinq centimètres pour les chemins vicinaux.

L'administration restera libre toutefois d'apprécier les circonstances qui pourraient motiver une dérogation à la règle précédente.

13. Les ponts à construire à la rencontre des routes impériales et départementales et des rivières ou canaux de navigation et de flottage, ainsi que les déplacements des routes impériales et départementales, ne pourront être entrepris qu'en vertu de projets approuvés par l'administration supérieure.

Le préfet du département, sur l'avis de l'ingénieur en chef des ponts et chaussées, et après les enquêtes d'usage, pourra autoriser les déplacements des chemins vicinaux et la construction des ponts à la rencontre de ces chemins et des cours d'eau non navigables ni flottables.

14. Dans le cas où des routes impériales ou départementales, ou des chemins vicinaux, ruraux ou particuliers seraient traversés à leur niveau par le chemin de fer, les rails ne pourront être élevés au-dessus ou abaissés au-dessous de la surface de ces routes de plus de trois centimètres. Les rails et le chemin de fer devront, en outre, être disposés de manière à ce qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation.

Des barrières seront tenues fermées de chaque côté du chemin de fer, partout où cette mesure sera jugée nécessaire par l'administration.

Un gardien, payé par les concessionnaires, sera constamment préposé à la garde et au service de ces barrières.

15. Les concessionnaires seront tenus de rétablir et d'assurer à leurs frais l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait arrêté, suspendu ou modifié par les travaux dépendants de l'entreprise.

Les aqueducs qui seront construits à cet effet sous les routes impériales ou départementales seront en maçonnerie ou en fer.

16. A la rencontre des rivières flottables ou navigables, les concessionnaires seront tenus de prendre toutes les mesures et de payer tous les frais nécessaires pour que le service de la navigation et du flottage n'éprouve ni interruption, ni entrave pendant l'exécution des travaux.

La même condition est expressément obligatoire pour les concessionnaires à la rencontre des routes impériales et départementales et autres chemins publics; à cet effet, des routes et ponts provisoires seront construits par les soins et aux frais des concessionnaires partout où cela sera jugé nécessaire.

Avant que les communications existantes puissent être interceptées, les ingénieurs des localités devront reconnaître et constater si les travaux provisoires présentent une solidité suffisante et s'ils peuvent assurer le service de la circulation.

Un délai sera fixé pour la durée et l'exécution de ces travaux provisoires.

17. Les percées ou souterrains dont l'exécution sera nécessaire auront au moins quatre mètres cinquante centimètres de largeur entre les pieds droits au niveau des rails, et cinq mètres cinquante centimètres de hauteur sous la clef, à partir de la surface du chemin : la distance verticale entre l'intra-

dos et le dessus des rails sera au moins de quatre mètres soixante et quinze centimètres.

Si les terrains dans lesquels les souterrains seront ouverts présentaient des chances d'éboulement ou de filtration les concessionnaires seront tenus de prévenir ou d'arrêter ce danger par des ouvrages solides et imperméables.

18. Les puits d'aérage et de construction des souterrains ne pourront avoir leur ouverture sur aucune voie publique, et là où ils seront ouverts ils seront entourés d'une margelle en maçonnerie de deux mètres de hauteur.

19. Les concessionnaires pourront employer dans la construction du chemin de fer les matériaux communément en usage dans les travaux publics de la localité ; toutefois, les têtes de voutes, les angles, socles, couronnements, extrémités de radiers seront, autant que possible, en pierre de taille. Dans les localités où il n'existera pas de pierre de taille, l'emploi de la brique ou du moellon dit *d'appareil* sera toléré.

Les rails et autres éléments constitutifs de la voie de fer devront être de bonne qualité et propres à remplir leur destination. Le poids des rails sera au moins de trente-cinq kilogrammes par mètre courant sur les voies de circulation, et de trente kilogrammes dans le cas où les concessionnaires voudraient poser des rails sur longrines.

20. Le chemin de fer sera clôturé et séparé des proprietés particulières par des murs ou des poteaux avec lisses.

Les barrières fermant les communications particulières s'ouvriront sur les terres et non sur le chemin de fer.

21. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au chemin de fer, et à toutes ses dépendances, telles que gares de croisement et de stationnement, lieux de chargement et de déchargement, ainsi qu'au rétablissement des communications déplacées ou interrompues, et de nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par les concessionnaires.

Les concessionnaires sont substitués aux droits comme ils sont soumis à toutes les obligations qui dérivent pour l'administration de la loi du 3 mai 1841.

22. L'entreprise étant d'utilité publique, les concessionnaires sont investis de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Ils pourront, en conséquence, se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'empierrement nécessaires à la construction et à l'entretien du chemin de fer ; ils jouiront, tant pour l'extraction que pour le transport et le dépôt des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois et règlements aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par eux d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés, ou, en cas de non-accord, d'après les règlements arrêtés par le conseil de préfecture, sauf recours au Conseil d'État, sans que, dans aucun cas, ils puissent exercer de recours à cet égard contre l'administration.

23. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, pour tout dom-

mage quelconque résultant des travaux, seront supportées et payées par les concessionnaires.

24. Les ouvrages qui seraient situés dans le rayon des places et dans la zone des servitudes, et qui, aux termes des règlements actuels, devraient être exécutés par les officiers du génie militaire, le seront par les agents des concessionnaires, mais sous le contrôle et la surveillance de ces officiers, et conformément aux projets particuliers qui auront été préalablement approuvés par les ministres de la guerre et des travaux publics.

La même faculté pourra être accordée, par exception, pour les travaux sur le terrain militaire occupé par les fortifications, toutes les fois que le ministre de la guerre jugera qu'il n'en peut résulter aucun inconvénient pour la défense.

25. Si la ligne du chemin de fer traverse un sol déjà concédé pour l'exploitation d'une mine, l'administration déterminera les mesures à prendre pour que l'établissement du chemin de fer ne nuise pas à l'exploitation de la mine, et, réciproquement, pour que, le cas échéant, l'exploitation de la mine ne compromette pas l'existence du chemin de fer.

Les travaux de consolidation à faire dans l'intérieur de la mine, à raison de la traversée du chemin de fer, et tous les dommages résultant de cette traversée pour les concessionnaires de la mine, seront à la charge des concessionnaires du chemin.

26. Si le chemin de fer doit s'étendre sur des terrains renfermant des carrières, ou les traverser souterrainement, il ne pourra être livré à la circulation avant que les excavations qui pourraient en compromettre la solidité n'aient été remblayées ou consolidées. L'administration déterminera la nature et l'étendue des travaux qu'il conviendra d'entreprendre à cet effet, et qui seront d'ailleurs exécutés par les soins et aux frais des concessionnaires.

27. Pendant la durée des travaux, qu'ils effectueront par des moyens et des agents à leur choix, les concessionnaires seront soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration. Ce contrôle et cette surveillance auront pour objet d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des dispositions qui leur sont prescrites par le présent cahier des charges.

28. A mesure que les travaux seront terminés sur des parties de chemin de fer, de manière que ces parties puissent être livrées à la circulation, il sera procédé à leur réception par un ou plusieurs commissaires que l'administration désignera ; le procès verbal du ou des commissaires délégués ne sera valable qu'après homologation par l'administration supérieure.

Après cette homologation, les concessionnaires pourront mettre en service les dites parties du chemin de fer, et y percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Toutefois, ces réceptions partielles ne deviendront définitives que par la réception générale et définitive du chemin de fer.

29. Après l'achèvement total des travaux, les concessionnaires feront faire à leurs frais un bornage contradictoire et un plan cadastral du chemin de fer et de ses dépendances ; ils feront dresser, également à leurs frais, et

contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des ponts, aqueducs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent cahier des charges.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais des concessionnaires, dans les archives de l'administration des ponts et chaussées.

30. Le chemin de fer et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état, et de manière que la circulation soit toujours facile et sûre.

L'état du dit chemin et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et ceux de réparation, soit ordinaires, soit extraordinaires, resteront entièrement à la charge des concessionnaires.

Pour ce qui concerne cet entretien et ces réparations, les concessionnaires demeurent soumis au contrôle et à la surveillance de l'administration.

Si le chemin de fer, une fois achevé, n'est pas constamment entretenu en bon état, il y sera pourvu d'office, à la diligence de l'administration et aux frais des concessionnaires. Le montant des avances faites sera recouvré, comme en matière de contributions directes, et sur des mandats que le préfet du département rendra exécutoires.

31. Les frais de visite, de surveillance et de réception des travaux seront supportés par les concessionnaires. Ces frais seront imputés sur la somme que les concessionnaires sont tenus de verser annuellement à la caisse centrale du trésor, conformément à l'article 66 ci-après.

32. Si dans le délai d'une année, à dater du décret de concession, les concessionnaires ne se sont pas mis en mesure de commencer les travaux qu'ils sont chargés d'exécuter, et s'ils ne les ont pas effectivement commencés, ils seront déchus de plein droit de la concession du chemin de fer, et sans qu'il y ait lieu à aucune mise en demeure ni notification quelconque.

Dans le cas de déchéance prévue au paragraphe précédent, la somme de cinquante mille francs déposée, ainsi qu'il sera dit à l'article 69 ci-après, à titre de cautionnement, deviendra la propriété de l'État et restera acquise au trésor public.

Les travaux une fois commencés, le cautionnement sera rendu par cinquième et proportionnellement à l'avancement des travaux.

33. Faute par les concessionnaires d'avoir entièrement exécuté et terminé les travaux à leur charge dans les délais fixés, faute aussi par eux d'avoir rempli les diverses obligations qui leur sont imposées par le présent cahier des charges, ils encourront la déchéance, et il sera pourvu à la continuation et à l'achèvement des travaux, comme à l'exécution des autres engagements contractés par eux, par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains achetés, et des portions de chemin déjà mises en exploitation.

Les concessionnaires évincés recevront des nouveaux concessionnaires la valeur que l'adjudication aura déterminée.

La partie non encore restituée du cautionnement deviendra la propriété de l'État.

Si l'adjudication ouverte n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans résultat, les concessionnaires seront définitivement déchus de tous droits à la concession, et les portions de chemin déjà exécutées ou qui seraient mises en exploitation deviendront immédiatement la propriété de l'État.

En cas d'interruption partielle ou totale de l'exploitation du chemin de fer, l'administration prendra immédiatement, aux frais et risques des concessionnaires, les mesures nécessaires pour assurer provisoirement le service.

Si dans les trois mois de l'organisation du service provisoire, les concessionnaires n'ont pas valablement justifié des moyens de reprendre et de continuer l'exploitation, et s'ils ne l'ont pas effectivement reprise, la déchéance pourra être prononcée par le ministre des travaux publics.

Les dispositions de l'article 37 et du présent article ne seront point applicables au cas où le retard, ou la cessation des travaux, ou l'interruption de l'exploitation proviendraient de force majeure régulièrement constatée.

34. Les concessionnaires s'engagent à fournir et à mettre sur les rails, dans le délai fixé pour l'achèvement des travaux, soit en machines locomotives, soit en voitures de toute classe, soit en wagons de marchandises et de bestiaux, soit en plates-formes pour le transport des voitures, un matériel suffisant pour l'exploitation de la ligne.

Ils s'engagent à augmenter successivement le nombre des machines, voitures, wagons et plates-formes, en raison de l'accroissement de la circulation, sur les réquisitions qui leur seraient adressées par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics.

35. La contribution foncière sera établie en raison de la surface des terrains occupés par le chemin de fer et par ses dépendances ; la cote en sera calculée comme pour les canaux, conformément à la loi du 25 avril 1803.

Les bâtiments et magasins dépendants de l'exploitation du chemin de fer seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité, et les concessionnaires devront également payer toutes les contributions auxquelles ils pourront être soumis.

L'impôt dû au Trésor sur le prix des places ne sera prélevé que sur la partie du tarif correspondant au prix du transport des voyageurs.

36. Des règlements d'administration publique, rendus après que les concessionnaires auront été entendus, détermineront, s'il y a lieu, les mesures et les dispositions nécessaires pour assurer la police, l'exploitation et la conservation du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent.

Toutes les dépenses qu'entraînera l'exécution de ces mesures et de ces dispositions resteront à la charge des concessionnaires.

Les concessionnaires seront tenus de soumettre à l'approbation de l'administration les règlements de toute nature qu'ils feront pour le service et l'exploitation du chemin de fer.

Les règlements dont il s'agit dans les deux paragraphes précédents seront obligatoires pour les concessionnaires et pour ceux qui obtiendraient ultérieurement l'autorisation d'établir des chemins de fer d'embranchement ou de prolongement, et, en général, pour toutes les personnes qui emprunteraient l'usage du chemin de fer.

37. Les machines locomotives seront construites sur les meilleurs modèles connus ; elles devront consumer leur fumée, et devront satisfaire, d'ailleurs, à toutes les conditions prescrites ou à prescrire par le Gouvernement pour la mise en circulation de cette classe de machines.

Les voitures de voyageurs devront également être du meilleur modèle ; elles seront toutes suspendues sur ressorts et garnies de banquettes.

Il y en aura de trois classes au moins.

Les voitures de la première classe seront couvertes, garnies, et fermées à glaces.

Celles de la deuxième classe seront couvertes, fermées à glaces, et auront des banquettes rembourrées.

Celles de la troisième classe seront couvertes, et fermées à vitres.

Les places seront numérotées dans les voitures de troisième classe comme dans celles de première et de deuxième classe.

Les voitures de toutes les classes devront remplir les conditions réglées ou à régler pour les voitures qui servent au transport des personnes.

Les wagons de marchandises et de bestiaux, et les plates-formes seront de bonne et solide construction.

38. Pour indemniser les concessionnaires des travaux et dépenses qu'ils s'engagent à faire par le présent cahier des charges, et sous la condition expresse qu'ils en rempliront exactement toutes les obligations, le Gouvernement leur accorde, pour un laps de quatre-vingt-dix-neuf années, à dater de l'époque fixée pour l'achèvement des travaux, l'autorisation de percevoir les droits de péage et les prix de transport ci-après déterminés.

Il est expressément entendu que les prix de transport ne seront dus aux concessionnaires qu'autant qu'ils effectueraient eux-mêmes ce transport à leurs frais et par leurs propres moyens.

La perception aura lieu par kilomètre, sans égard aux fractions de distance ; ainsi, un kilomètre entamé sera payé comme s'il avait été parcouru. Néanmoins, pour toute distance parcourue moindre de six kilomètres, le droit sera perçu comme pour six kilomètres entiers.

Le poids de la tonne est de mille kilogrammes ; les fractions de poids ne seront comptées que par centième de tonne ; ainsi, tout poids compris entre zéro et dix kilogrammes payera comme dix kilogrammes ; entre dix et vingt kilogrammes, il payera comme vingt kilogrammes ; entre vingt et trente kilogrammes, il payera comme trente kilogrammes.

L'administration déterminera, par des règlements spéciaux, les concessionnaires entendus, le minimum et le maximum de vitesse des convois de voyageurs et de marchandises, et des convois spéciaux des postes, ainsi que la durée du trajet.

Dans chaque convoi, les concessionnaires auront la faculté de placer des voitures spéciales, pour lesquelles les prix seront réglés par l'administration, sur la proposition des concessionnaires ; mais il est expressément stipulé que le nombre de places à donner dans ces voitures n'excédera pas le cinquième du nombre total des places du convoi.

A moins d'autorisation spéciale et révocable de l'administration, tout convoi régulier de voyageurs devra contenir, en quantité suffisante, des voitures de toute classe destinées aux personnes qui se présenteront dans les bureaux du chemin de fer.

TARIF (Par tête et par kilomètre.)	PRIX de péage	PRIX de transport	PRIX TOTAL
Voyageurs, non compris l'impôt du dixième sur le prix des places.	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Voitures couvertes, garnies, et fermées à glaces (1re classe)........	0 067	0 033	0 10
Voitures couvertes, fermées à glaces, et à banquettes rembourrées (2e classe)........	0 050	0 025	0 075
Voitures couvertes, et fermées à vitres (3e classe)........	0 037	0 018	0 055
Bestiaux.			
Bœufs, vaches, taureaux, chevaux, mulets, bêtes de trait........	0 07	0 03	0 10
Veaux et porcs........	0 025	0 015	0 04
Moutons, brebis, agneaux, chèvres........	0 01	0 01	0 02
(Par tonne et par kilomètre.)			
Poissons.			
Huîtres et poissons frais, à la vitesse des voyageurs........	0 30	0 20	0 50
Marchandises.			
Première classe. — Fontes moulées, fer et plomb ouvrés, cuivre et autres métaux ouvrés ou non, vinaigres, boissons, spiritueux, huiles, cotons, lainages, bois de menuiserie, de teinture et autres bois exotiques, sucre, café, drogues, épiceries, denrées coloniales et objets manufacturés........	0 10	0 08	0 18

	PRIX		
	de péage	de transport	TOTAL
	fr. c.	fr. c.	fr. c.
Deuxième classe. — Blés, grains, farines légumes farineux, sels, chaux et plâtre, charbon de bois, bois à brûler (dit *de corde*), perches, chevrons, planches, madriers, bois de charpente, marbre en bloc, pierres de taille, bitumes, fer en barres ou en feuilles, plomb en saumons..	0 09	0 07	0 16
Troisième classe. — Vins, moellons, meulières, cailloux, sable, argile, tuiles, briques, ardoises..	0 08	0 06	0 14
Houille, coke, marne, cendres, fumier et engrais, pierres à chaux et à plâtre, pavés et matériaux de tout genre pour la construction et la réparation des routes, minerais de fer, fonte brute et sel marin..	0 06	0 04	0 10
Objets divers.			
Wagon et chariot destinés au transport sur le chemin de fer, y passant à vide..................	0 06	0 06	0 12
Toute autre voiture destinée au transport sur le chemin de fer, y passant à vide, et machine locomotive ne traînant pas de convoi.	0 15	0 10	0 25
(Les machines locomotives seront considérées et taxées comme ne remorquant pas de convoi, lorsque le convoi remorqué, soit en voyageurs, soit en marchandises, ne comportera pas un péage au moins égal à celui qui serait perçu sur une machine locomotive avec son allége, marchant sans rien traîner.)			
(Par pièce et par kilomètre.)			
Voiture à deux ou à quatre roues, à un fond et à une seule banquette dans l'intérieur........	0 15	0 10	0 25
Voiture à quatre roues, à deux fonds, et à deux banquettes dans l'intérieur........................	0 18	0 14	0 32
(Le tarif sera double si le transport a lieu à la vitesse des voyageurs. Dans ce cas, deux personnes pourront, sans supplément de tarif, voyager dans les voitures à une banquette, et trois, dans les voitures à deux banquettes. Les voyageurs excédant ce nombre payeront le prix des places de deuxième classe.)			

Dans le cas où le prix de l'hectolitre de blé s'élèverait, sur le marché régulateur de Toulouse, à vingt-deux francs ou au-dessus, le Gouvernement

pourra exiger des concessionnaires que le tarif du transport des blés, grains farines et légumes farineux, péage compris, soit réduit de moitié et ne puisse s'élever au maximum qu'à huit centimes (8c) par tonne et par kilomètre.

Les marchandises qui, sur la demande des expéditeurs, seraient transportées à la vitesse des voyageurs, payeront à raison de trente-six centimes la tonne.

Les chevaux et bestiaux, dans le cas indiqué au paragraphe précédent, payeront le double des taxes portées au tarif.

Dans le cas où les concessionnaires jugeraient convenable, soit pour le parcours total, soit pour les parcours partiels de la voie de fer, d'abaisser au-dessous des limites déterminées par le tarif les taxes qu'ils sont autorisés à percevoir, les taxes abaissées ne pourront être relevées qu'après un délai de trois mois au moins pour les voyageurs, et d'un an pour les marchandises.

Tous changements apportés dans les tarifs seront annoncés un mois d'avance par des affiches. Ils devront d'ailleurs être homologués par des décisions de l'administration supérieure, prises sur la proposition des concessionnaires, et rendues exécutoires, dans chaque département, par des arrêtés du préfet.

La perception des taxes devra se faire par les concessionnaires indistinctement et sans aucune faveur. Dans le cas où les concessionnaires auraient accordé à un ou plusieurs expéditeurs une réduction sur l'un des prix portés au tarif, avant de la mettre à exécution ils devront en donner connaissance à l'administration, et celle-ci aura le droit de déclarer la réduction, une fois consentie, obligatoire vis-à-vis de tous les expéditeurs et applicable à tous les articles d'une même nature. La taxe, ainsi réduite, ne pourra, comme pour les autres réductions, être relevée avant un délai d'un an.

Les réductions ou remises accordées à des indigents ne pourront, dans aucun cas, donner lieu à l'application de la disposition qui précède.

En cas d'abaissement des tarifs, la réduction portera proportionnellement sur le péage et le transport.

39. Tout voyageur dont le bagage ne pèsera pas plus de trente kilogrammes n'aura à payer, pour le port de ce bagage, aucun supplément du prix de sa place.

40. Les denrées, marchandises, effets, animaux et autres objets non désignés dans le tarif précédent seront rangés, pour les droits à percevoir, dans les classes avec lesquelles ils auraient le plus d'analogie.

Les assimilations de classes pourront être provisoirement réglées par les concessionnaires : elles seront soumises immédiatement à l'administration, qui prononcera définitivement.

41. Les droits de péage et les prix de transport déterminés au tarif précédent ne sont point applicables :

1° A toute voiture pesant, avec son chargement, plus de quatre mille cinq cents kilogrammes (4,500k) ;

2° A toute masse indivisible pesant plus de trois mille kilogrammes (3,000k).

Néanmoins, les concessionnaires ne pourront se refuser ni à transporter les masses indivisibles pesant de trois mille à cinq mille kilogrammes, ni à laisser circuler toute voiture qui, avec son chargement, pèserait de quatre mille cinq cents à huit mille kilogrammes ; mais les droits de péage et les prix de transport seront augmentés de moitié.

Les concessionnaires ne pourront être contraints à transporter les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes (5,000k), ni à laisser circuler les voitures, autres que les machines locomotives, qui, chargement compris, pèseraient plus de huit mille kilogrammes (8,000k).

Si, nonobstant la disposition qui précède, les concessionnaires transportent les masses indivisibles pesant plus de cinq mille kilogrammes et laissent circuler les voitures autres que les machines locomotives, qui, chargement compris pèseraient plus de huit mille kilogrammes, ils devront, pendant trois mois au moins, accorder les mêmes facilités à tous ceux qui leur en feront la demande.

42. Les prix de transport déterminés au tarif ne sont point applicables :

1° Aux denrées et objets qui ne sont pas nommément énoncés dans le tarif, et qui, sous le volume d'un mètre cube, ne pèsent pas deux cents kilogrammes (200k) ;

2° A l'or et à l'argent, soit en lingots, soit monnayés ou travaillés, au plaqué d'or ou d'argent, au mercure et au platine, ainsi qu'aux bijoux, pierres précieuses et autres valeurs ;

3° Et, en général, à tous paquets, colis ou excédants de bagage pesant isolément moins de cinquante kilogrammes, à moins que ces paquets, colis ou excédants de bagage ne fassent partie d'envois pesant ensemble au-delà de cinquante kilogrammes d'objets envoyés par une même personne à une même personne, et d'une même nature, quoique emballés à part, tels que sucre, café, etc.

Dans les trois cas ci-dessus spécifiés, les prix de transport seront arrêtés annuellement par l'administration, sur la proposition des concessionnaires.

Au-dessus de cinquante kilogrammes, quelle que soit la distance parcourue, le prix de transport d'un colis ne pourra être taxé à moins de quarante centimes (40c).

43. Au moyen de la perception des droits et des prix réglés ainsi qu'il vient d'être dit, et sauf les exceptions stipulées au présent cahier des charges, les concessionnaires contractent l'obligation d'exécuter constamment, avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, le transport des voyageurs, bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques qui leur seront confiés. Les bestiaux, denrées, marchandises et matières quelconques seront transportés dans l'ordre de leur numéro d'enregistrement.

Toute expédition de marchandises dont le poids, sous un même emballage, excédera vingt kilogrammes, sera constatée, si l'expéditeur le demande, par une lettre de voiture, dont un exemplaire restera aux mains de la compagnie et l'autre aux mains de l'expéditeur.

La même constatation sera faite, sur la demande de l'expéditeur, pour tout paquet ou ballot pesant moins de vingt kilogrammes, dont la valeur aura été préalablement déclarée.

Les concessionnaires seront tenus d'expédier les marchandises dans les deux jours qui suivront la remise. Toutefois, si l'expéditeur consent à un plus long délai, il jouira d'une réduction, d'après un tarif approuvé par le ministre des travaux publics.

Les frais accessoires non mentionnés au tarif, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, seront fixés annuellement par un règlement, qui sera soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

Les expéditeurs ou destinataires resteront libres de faire eux-mêmes et à leurs frais le factage et le camionnage de leurs marchandises, et les concessionnaires n'en seront pas moins tenus, à leur égard, de remplir les obligations énoncées au paragraphe 1er du présent article.

Dans le cas où les concessionnaires consentiraient, pour le factage et le camionnage des marchandises, des arrangements particuliers à un ou plusieurs expéditeurs, ils seront tenus, avant de les mettre à exécution, d'en informer l'administration, et ces arrangements profiteront également à tous ceux qui leur en feraient la demande.

44. A moins d'une autorisation spéciale de l'administration, il est interdit aux concessionnaires, sous les peines portées par l'article 419 du Code pénal, de faire directement ou indirectement, avec des entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises par terre ou par eau, sous quelque dénomination ou forme que ce puisse être, des arrangements qui ne seraient pas consentis en faveur de toutes les entreprises desservant les mêmes routes.

Les règlements d'administration publique rendus en exécution de l'article 36 ci-dessus prescriront toutes les mesures nécessaires pour assurer la plus complète égalité entre les diverses entreprises de transport, dans leurs rapports avec le service du chemin de fer.

45. Les militaires ou marins voyageant en corps, aussi bien que les militaires ou marins voyageant isolément pour cause de service, envoyés en congé pour appartenir à la réserve, envoyés en congé limité ou en permission, ou rentrant dans leurs foyers après libération, ne seront assujettis, eux et leurs bagages, qu'au quart de la taxe du tarif ci-dessus fixé.

Si le Gouvernement avait besoin de diriger des troupes et un matériel militaire ou naval sur l'un des points desservis par la ligne du chemin de fer, les concessionnaires seraient tenus de mettre immédiatement à sa disposition, et à moitié de la taxe du tarif, tous les moyens de transport établis pour l'exploitation du chemin de fer.

46. Les ingénieurs, inspecteurs de l'exploitation commerciale, commissaires et sous-commissaires attachés à la surveillance du chemin de fer, seront transportés gratuitement dans les voitures des concessionnaires.

La même faculté est accordée aux agents des contributions indirectes et à ceux de l'administration des douanes, chargés de la surveillance du chemin de fer, dans l'intérêt de la perception de l'impôt.

47. Le services des lettres et dépêches sera fait comme il suit :

1° A chacun des trains de voyageurs et de marchandises circulant aux heures ordinaires de l'exploitation, les concessionnaires seront tenus de

réserver gratuitement deux compartiments spéciaux d'une voiture de deuxième classe pour recevoir les lettres, les dépêches et les agents nécessaires au service des postes, le surplus de la voiture restant à la disposition des concessionnaires ;

2° Si le volume des dépêches ou la nature du service rend insuffisante la capacité des deux compartiments à deux banquettes, de sorte qu'il y ait lieu d'employer une ou deux voitures spéciales, le transport cessera d'être gratuit et sera payé à raison de vingt-cinq centimes au plus par kilomètre et par voiture pour tous les convois autres que les trains rapides marchant à des vitesses exceptionnelles. Pour ces derniers, les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré ou à dire d'experts. Lorsque les concessionnaires voudront changer les heures de départ de leurs convois ordinaires, ils seront tenus d'en avertir l'administration des postes quinze jours à l'avance ;

3° Un train spécial régulier, dit *train journalier de la poste*, sera mis gratuitement chaque jour, à l'aller et au retour, à la disposition du ministre des finances, pour le transport des dépêches sur toute l'étendue de la ligne ;

4° L'étendue du parcours, les heures de départ et d'arrivée, soit de jour, soit de nuit, la marche et les stationnements de ce convoi, seront réglés par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics et le ministre des finances, les concessionnaires entendus ;

5° Indépendamment de ce train, il pourra y avoir tous les jours, à l'aller et au retour, un ou plusieurs convois spéciaux dont la marche sera réglée comme il est dit ci-dessus. La rétribution payée aux concessionnaires, pour chaque convoi, ne pourra excéder soixante et quinze centimes par kilomètre parcouru pour la première voiture, et vingt-cinq centimes pour chaque voiture en sus de la première, à moins que le transport ne soit fait par des trains rapides, marchant à des vitesses exceptionnelles, auquel cas les prix seront établis à raison des frais résultant de l'accroissement de vitesse, et fixés de gré à gré ou à dire d'experts ;

6° Les concessionnaires pourront placer dans les convois spéciaux de la poste des voitures de toutes classes pour le transport, à leur profit, des voyageurs et des marchandises ;

7° Les concessionnaires ne pourront être tenus d'établir des convois spéciaux ou de changer les heures de départ, la marche et le stationnement de ces convois, qu'autant que l'administration les aura prévenus par écrit quinze jours à l'avance ;

8° Néanmoins, toutes les fois qu'en dehors des services réguliers, l'administration requerra l'expédition d'un convoi extraordinaire, soit de jour, soit de nuit, cette expédition devra être faite immédiatement, sauf l'observation des règlements de police. Le prix sera ultérieurement réglé, de gré à gré ou à dire d'experts, entre l'administration et les concessionnaires ;

9° L'administration des postes fera construire, à ses frais, les voitures qu'il pourra être nécessaire d'affecter spécialement au transport et à la manutention des dépêches. Elle règlera la forme et les dimensions de ces voitures,

sauf l'approbation, par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, des dispositions qui intéressent la régularité et la sécurité de la circulation. Elles seront montées sur châssis et sur roues. Leur poids ne dépassera pas huit mille kilogrammes, chargement compris. L'administration des postes fera entretenir, à ses frais, ces voitures spéciales ; toutefois, l'entretien des châssis et des roues sera à la charge des concessionnaires ;

10° Les concessionnaires ne pourront réclamer aucune augmentation des prix ci-dessus indiqués, lorsqu'il sera nécessaire d'employer des plates-formes au transport des malles-postes ou des voitures spéciales en réparation ;

11° Les concessionnaires seront tenus de fournir, à chacun des points extrêmes de la ligne ainsi qu'aux principales stations intermédiaires, un emplacement sur lequel l'administration des postes pourra faire construire des bureaux d'entrepôt des dépêches et des hangars pour le chargement et le déchargement des malles-postes. Les dimensions de cet emplacement ne devront pas excéder huit mètres en tous sens ;

12° La valeur locative du terrain ainsi fourni par les concessionnaires leur sera payée de gré à gré ou à dire d'experts ;

13° Sa position sera choisie de manière que les bâtiments qui y seront construits aux frais de l'administration des postes ne puissent entraver en rien le service des concessionnaires ;

14° L'administration se réserve le droit d'établir à ses frais, sans indemnité, tous les poteaux ou appareils nécessaires à l'échange des dépêches sans arrêt de trains, à la condition que ces appareils, par leur nature ou par leur position, n'apportent pas d'entrave aux différents services de la ligne ou des stations.

48. Les concessionnaires seront tenus, à toute réquisition, de faire partir, par convoi ordinaire, les wagons ou voitures cellulaires employés au transport des prévenus, accusés ou condamnés.

Les wagons seront construits aux frais de l'État ou des départements, et leurs dimensions déterminées par un arrêté du ministre de l'intérieur.

Les employés de l'administration, gardiens, gendarmes et prisonniers placés dans les wagons ou voitures cellulaires, ne seront assujettis qu'à la moitié de la taxe du tarif de la dernière classe.

Le transport des voitures et des wagons sera gratuit.

49. Le Gouvernement se réserve la faculté de faire, le long des voies, toutes les constructions, de poser tous les appareils nécessaires à l'établissement d'une ligne télégraphique électrique ; il se réserve aussi le droit de faire toutes les réparations et de prendre toutes les mesures propres à assurer le service de la ligne télégraphique sans nuire au service du chemin de fer.

Sur la demande de l'administration des lignes télégraphiques, il sera réservé, dans les gares des villes et des localités qui seront désignées ultérieurement, le terrain nécessaire à l'établissement de maisonnettes destinées à recevoir le bureau télégraphique et son matériel.

Les concessionnaires seront tenus de faire garder par leurs agents les fils et les appareils de lignes électriques, de donner aux employés télégraphiques connaissance de tous les accidents qui pourraient survenir, et de leur en faire connaître les causes. En cas de rupture du fil télégraphique, les employés du chemin de fer auront à raccrocher provisoirement les bouts séparés, d'après les instructions qui leur seront données à cet effet.

Les agents de la télégraphie voyageant pour le service de la ligne électrique auront le droit de circuler gratuitement dans les voitures du chemin de fer.

En cas de rupture du fil télégraphique ou d'accidents graves, une locomotive sera mise immédiatement à la disposition de l'inspecteur télégraphique de la ligne pour le transporter sur le lieu de l'accident, avec les hommes et les matériaux nécessaires à la réparation. Ce transport sera gratuit, et il devra être effectué dans des conditions telles qu'il ne puisse entraver en rien la circulation publique.

Dans le cas où des déplacements de fils, appareils ou poteaux deviendraient nécessaires par suite de travaux exécutés sur le chemin, ces déplacements auraient lieu aux frais des concessionnaires, par les soins de l'administration des lignes télégraphiques.

50. A toute époque, après l'expiration des quinze premières années, à dater du délai fixé par l'article 1er pour l'achèvement des travaux, le Gouvernement aura la faculté de racheter la concession entière du chemin de fer. Pour régler le prix du rachat, on relèvera les produits nets annuels obtenus par les concessionnaires pendant les sept années qui auront précédé celle où le rachat sera effectué, on en déduira les produits nets des deux plus faibles années et l'on établira le produit net moyen des cinq autres années.

Ce produit net moyen formera le montant d'une annuité qui sera due et payée aux concessionnaires pendant chacune des années restant à courir sur la durée de la concession.

Dans aucun cas, le montant de l'annuité ne sera inférieur au produit net de la dernière des sept années prises pour terme de comparaison.

Les concessionnaires recevront, en outre, dans les trois mois qui suivront le rachat, les remboursements auxquels ils auraient droit à l'expiration de la concession, selon l'article 51 ci-après.

51. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le Gouvernement sera subrogé à tous les droits des concessionnaires dans la propriété des terrains et des ouvrages désignés au plan cadastral mentionné dans l'article 29.

Il entrera immédiatement en jouissance du chemin de fer, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

Les concessionnaires seront tenus de remettre en bon état d'entretien le chemin de fer, les ouvrages qui le composent et ses dépendances, telles que gares, lieux de chargement et de déchargement, établissements aux points de départ et d'arrivée, maisons de gardes et de surveillants, bureaux de perception, machines fixes, et, en général, tous autres objets immobiliers

qui n'auront pas pour destination distincte et spéciale le service des transports.

Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le Gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du chemin de fer, et de les employer à rétablir en bon état le chemin et toutes ses dépendances, si les concessionnaires ne se mettaient pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que machines locomotives, wagons, chariots, voitures, matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres et objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, l'État sera tenu de les reprendre à dire d'experts, si les concessionnaires le requièrent, et réciproquement, si l'État le requiert, les concessionnaires seront tenus de les céder également à dire d'experts.

Toutefois, l'État ne sera tenu de reprendre que les approvisionnements nécessaires à l'approvisionnement du chemin pendant six mois.

52. Dans le cas où le Gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes impériales, départementales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient le chemin de fer qui fait l'objet de la présente concession, les concessionnaires ne pourront mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction ou au service du chemin de fer, ni aucuns frais pour les concessionnaires.

53. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans la contrée où est situé le chemin de fer concédé en vertu du présent cahier des charges, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune indemnité de la part des concessionnaires.

54. Le Gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de chemins de fer s'embranchant sur le chemin qui fait l'objet du présent cahier des charges ou qui seraient établis en prolongement du même chemin.

Les concessionnaires ne pourront mettre aucun obstacle à ces embranchements, ni réclamer, à l'occasion de leur établissement, aucune indemnité quelconque, pourvu qu'il n'en résulte aucun obstacle à la circulation ni aucuns frais particuliers pour les concessionnaires.

Les compagnies concessionnaires de chemins de fer d'embranchement ou de prolongement auront la faculté, moyennant les tarifs ci-dessus déterminés et l'observation des règlements de police et de service établis ou à établir, de faire circuler leurs voitures, wagons et machines sur les chemins de fer qui font l'objet de la présente concession, pour lesquels cette faculté sera réciproque à l'égard des dits embranchements et prolongements.

Dans le cas où les diverses compagnies ne pourraient s'entendre entre elles sur l'exercice de cette faculté, le Gouvernement statuerait sur les difficultés qui s'élèveraient entre elles à cet égard.

Dans le cas où une compagnie d'embranchement ou de prolongement joignant les lignes qui font l'objet de la présente concession n'userait pas de

la faculté de circuler sur cette ligne, comme aussi dans celui où la compagnie concessionnaire de cette dernière ligne ne voudrait pas circuler sur les prolongements et embranchements, les compagnies seraient tenues de s'arranger entre elles de manière que le service du transport ne soit jamais interrompu aux points extrêmes des diverses lignes.

Celle des compagnies qui sera dans le cas de se servir d'un matériel qui ne serait pas sa propriété payera une indemnité en rapport avec l'usage et la détérioration de ce matériel. Dans le cas où les compagnies ne se mettraient pas d'accord sur la quotité de l'indemnité ou sur les moyens d'assurer la continuation du service sur toute la ligne, le gouvernement y pourvoirait d'office et prescrirait toutes les mesures nécessaires.

Les concessionnaires pourront être assujettis, par les décrets qui seront ultérieurement rendus pour l'exploitation des chemins de fer de prolongement ou d'embranchement joignant celui qui leur est concédé, à accorder aux compagnies de ces chemins une réduction de péage ainsi calculée :

1° Si le prolongement ou l'embranchement n'a pas plus de cent kilomètres, dix pour cent (10 p. 0/0) du prix perçu par les concessionnaires ;

2° Si le prolongement ou l'embranchement excède cent kilomètres, quinze pour cent (15 p. 0/0) ;

3° Si le prolongement ou l'embranchement excède deux cents kilomètres, vingt pour cent (20 p. 0/0);

4° Si le prolongement ou l'embranchement excède trois cents kilomètres, vingt-cinq pour cent (25 p. 0/0).

55. A défaut par les concessionnaires de s'entendre avec tout propriétaire de mines, minières ou usines qui demanderait à faire construire à ses frais un embranchement particulier sur le chemin de fer de Carmaux à Albi, l'administration statuera sur la demande, les concessionnaires entendus.

56. Dans tous les cas, les plans et profils des embranchements particuliers devront être, préalablement à toute exécution, soumis à l'approbation de l'administration supérieure.

57. Ces embranchements seront construits de manière à ce qu'il ne résulte de leur établissement aucune entrave à la circulation générale, ni aucuns frais particuliers pour les concessionnaires.

58. L'administration pourra, à toute époque, prescrire les modifications qui seraient jugés utiles dans la soudure, le tracé ou l'établissement de la voie des dits embranchements, et ces changements seront opérés aux frais des propriétaires.

Elle pourra même, après avoir entendu les propriétaires, ordonner l'enlèvement temporaire des aiguilles de soudure, dans le cas où les établissements embranchés viendraient à suspendre en tout ou en partie leurs transports.

59. Les traitements des gardiens d'aiguille et des barrières des embranchements particuliers seront à la charge des propriétaires de ces embranchements. Ces gardiens seront nommés et payés par les concessionnaires, et les frais qui en résulteront leur seront remboursés par les dits proprié-

taires. En cas de difficulté, il sera statué par l'administration, les concessionnaires entendus.

60. Le matériel destiné au service des embranchements particuliers sera établi, entretenu et renouvelé aux frais des propriétaires de ces embranchements.

Il sera construit sur les modèles adoptés pour le service de la ligne principale, et sera soumis aux mêmes formalités de réception et de contrôle que le matériel des concessionnaires.

61. Les concessionnaires seront responsables des avaries, autres que celles provenant de force majeure, que le matériel appartenant aux propriétaires des établissements embranchés pourrait éprouver pendant son parcours ou son séjour sur la ligne principale.

62. La traction des wagons appartenant aux propriétaires des embranchements particuliers aura lieu, sur les dits embranchements, par les soins et aux frais de ces propriétaires, et il en sera de même pour les chargements ou les déchargements à opérer sur ces embranchements.

Les concessionnaires ne seront tenus d'opérer la traction des dits wagons qu'entre le point de soudure de chaque embranchement et les diverses gares ou stations de la ligne principale, et, dans ce dernier cas, les prix de transport portés au tarif seront fixés, pour chaque nature de marchandises, ainsi qu'il suit :

1re classe par tonne et par kilomètre.	0f 050m
2e classe.	0 045
3e classe.	0 040
Classe spéciale comprenant la houille et les marchandises assimilables.	0 025
Wagon ou chariot destiné au transport sur le chemin de fer, y passant à vide.	0 020

Les droits de péage resteront tels qu'ils sont déterminés par le tarif.

Tout chargement inférieur à trois tonnes payera comme pour trois tonnes.

63. Les concessionnaires se soumettront, dans l'exécution du chemin de fer, aux dispositions des circulaires de l'administration des travaux publics des 20 mars 1849 et 10 novembre 1851, portant interdiction du travail les dimanches et jours fériés.

64. Les agents et gardes que les concesssionnaires établiront, soit pour opérer la perception des droits, soit pour la surveillance et la police du chemin de fer et des ouvrages qui en dépendent, pourront être assermentés, et seront, dans ce cas, assimilés aux gardes champêtres.

65. Un règlement d'administration publique désignera, les concessionnaires entendus, les emplois dont la moitié devra être réservée aux anciens militaires de l'armée de terre et de mer libérés du service.

66. Il sera institué près des concessionnaires un inspecteur commissaire, spécialement chargé de surveiller les opérations des dits concessionnaires,

pour tout ce qui ne rentre pas dans les attributions des ingénieurs de l'État.

Le traitement de ce commissaire restera à la charge des concessionnaires. Pour y pourvoir, et acquitter en même temps les frais mis à leur charge par l'article 31 ci-dessus, les concessionnaires seront tenus de verser chaque année à la caisse centrale du trésor une somme qui ne pourra excéder deux mille francs.

Dans le cas où les concessionnaires ne verseraient pas la dite somme aux époques qui seront fixées, il sera procédé au recouvrement comme il est dit au dernier paragraphe de l'article 30.

67. Les concessionnaires devront faire élection de domicile à Albi.

Dans le cas de non-élection de domicile, toute notification ou signification à eux adressée sera valable lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la préfecture du Tarn.

68. Les contestations qui s'élèveraient entre les concessionnaires et l'administration, au sujet de l'exécution ou de l'interprétation des clauses du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Tarn, sauf recours au conseil d'État.

69. Avant la signature du décret de concession, les concessionnaires seront tenus de déposer une somme de cinquante mille francs (50,000f), en numéraire ou en rentes sur l'État calculées conformément à l'ordonnance du 19 janvier 1825, ou en bons du trésor ou autres effets publics, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre.

Cette somme de cinquante mille francs formera le cautionnement de l'entreprise.

Le cautionnement sera rendu aux concessionnaires conformément à l'article 32.

70. Les conventions à passer par le ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics en exécution du présent acte, devront être réglées par des décrets de l'Empereur.

71. Les dites conventions ne seront passibles que du droit fixe de un franc.

Arrêté à Paris, le 27 février 1854.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé P. Magne.

BULLETIN DES LOIS

PARTIE SUPPLÉMENTAIRE

N° 653.

N° 9762. — DÉCRET IMPÉRIAL *portant autorisation de la Société anonyme formée à Paris sous la dénomination de* Compagnie des Houillères et Chemins de fer de Carmaux.

Du 21 Avril 1860.

NAPOLÉON, par la grâce de Dieu et la volonté nationale, EMPEREUR DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics;

Vu les articles 29 à 37, 40 et 45 du Code de commerce;

Notre Conseil d'État entendu,

AVONS DÉCRÉTÉ et DÉCRÉTONS ce qui suit :

ART. 1er. La société anonyme formée à Paris sous la dénomination de *Compagnie houillère et des chemins de fer de Carmaux* est autorisée.

Sont approuvés les statuts de la dite société, tels qu'ils sont contenus dans l'acte passé le 12 avril 1860 devant Me *Dufour* et son collègue, notaires à Paris, lequel acte restera annexé au présent décret.

2. La société demeurera soumise à toutes les conditions et obligations qui résultent pour elle tant des actes de concession de mines, de l'acte de concession du chemin de fer et de l'acte de permission de l'usine faisant partie de son avoir social, que

des lois et règlements intervenus ou à intervenir sur les mines, les chemins de fer et les usines.

3. La présente autorisation pourra être révoquée en cas de violation ou de non-exécution des statuts approuvés, sans préjudice des droits des tiers.

4. La société sera tenue de remettre, tous les six mois, un extrait de son état de situation au ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics, au préfet du département du Tarn, au préfet de police, à la chambre de commerce de Paris et aux greffes des tribunaux de commerce d'Albi et de la Seine.

5. Notre ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics est chargé de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Bulletin des lois, inséré au Moniteur et dans un journal d'annonces judiciaires des départements de la Seine et du Tarn, et enregistré, avec l'acte d'association, au greffe du tribunal de commerce de la Seine.

Fait au palais des Tuileries, le 21 avril 1860.

Signé NAPOLÉON.

Par l'Empereur :

Le Ministre secrétaire d'État au département de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.

Par-devant Mᵉ *Jean Dufour* et son collègue, notaires à Paris, soussignés,

A comparu :

M. *Eugène Mancel* père, ancien préfet, ancien maître des requêtes au Conseil d'État, commandeur de l'ordre impérial de la Légion-d'Honneur, demeurant à Paris, place Vendôme, nº 16 ;

Ayant pouvoir à l'effet des présentes, tant en vertu des actes qui vont être énoncés ci-après que de la délégation qui lui a été faite suivant acte reçu en minute par Mᵉ *Dufour* et son collègue, notaires à Paris, soussignés, les 7 et 8 mars dernier, enregistré,

par : 1° M. le comte *Charles-Auguste-Louis-Joseph de Morny*, président du Corps législatif, ancien ministre de l'intérieur, ancien ambassadeur extraordinaire de Sa Majesté l'Empereur *Napoléon III*, auprès de Sa Majesté l'Empereur de toutes les Russies, grand-croix de l'ordre de la Légion-d'Honneur, grand-croix de l'ordre de Léopold, grand croix de l'ordre impérial turc du Medjidié, demeurant à Paris, au palais de la présidence du Corps législatif ; et 2° M. *Armand Donon*, banquier, consul général de l'empire Ottoman à Paris, chevalier de la Légion-d'Honneur, commandeur de l'ordre impérial turc du Medjidié, demeurant à Paris, avenue Gabriel, n° 42, des pouvoirs qu'ils tenaient eux-mêmes en vertu des actes ci-après énoncés ;

Lequel a dit :

Que suivant acte reçu par Me *Dufour*, soussigné, et son collègue, notaires à Paris, le 7 mars 1856, M. *Mancel* père, comparant, et M. *Eugène-Auguste Mancel*, son fils, ont arrêté les statuts d'une société qu'ils formaient sous la raison sociale *Mancel* père, fils et Compagnie, et sous la dénomination de *compagnie des houillères et chemins de fer de Carmaux-Toulouse*, en nom collectif entre eux, et en commandite seulement à l'égard de toutes les personnes qui deviendraient propriétaires ou souscripteurs d'actions créées par cet acte, la dite société destinée à être convertie en société anonyme et ayant pour objet la possession et l'exploitation des mines de houille de Carmaux, de l'usine des Avalats, des forêts et autres immeubles désignés au dit acte et du chemin de fer de Carmaux à Albi, concédé et alors en voie de construction ;

Que l'article 47 des dits statuts contient notamment ce qui suit :

« Art. 47. Tous pouvoirs sont donnés à M. *Armand Donon* à » l'effet de faire auprès du Gouvernement toutes les démarches » nécessaires pour arriver à la conversion de la présente société » en société anonyme ; en conséquence, de consentir ou proposer » tous changements, toutes additions ou modifications aux pré- » sents statuts, sans en excepter même ceux qui seraient relatifs » à l'objet et aux bases fondamentales de la société, de les cons- » tater par acte séparé ou par voie de rédaction générale nou- » velle, comme il le jugerait convenable, de présenter tous nou- » veaux statuts au Gouvernement et généralement de faire tout » ce qui sera nécessaire pour obtenir le décret d'autorisation de » la dite société anonyme.

» Par le seul fait de cette conversion, la société sera dissoute » purement et simplement et les gérants auront tous pouvoirs

» pour constater cette dissolution par acte en suite des présentes
» et la faire publier conformément à la loi. »

Que, suivant autre acte reçu par le dit Me *Dufour* et son collègue, notaires à Paris, le 11 mars 1856, l'article 47 sus transcrit a été modifié en ce sens que les pouvoirs dont il vient d'être parlé ont été étendus à M. le comte *de Morny* et à M. *Mancel* père, l'un des gérants, comparant, pour en user avec M. *Donon*, à la majorité, et avec la faculté de les déléguer en tout ou en partie à un ou plusieurs d'entre eux, délégation qui a en effet eu lieu au profit de M. *Mancel* père, ainsi qu'on l'a dit ci-dessus ;

Et que suivant autre acte reçu par Mes *Dufour* et *Roquebert*, notaires à Paris, le 20 mai 1856, contenant apport des mines, usines, immeubles et chemin de fer dont il va être ci-après parlé à la dite société, elle a été définitivement constituée.

Les statuts et l'acte de constitution ci-dessus énoncés ont été publiés conformément à la loi, et les pièces constatant cette publication ont été déposées pour minute au dit Me *Dufour*, suivant acte étant à la suite de ceux ci-dessus, en date du 8 septembre 1857.

Dans cette position, le comparant, en vertu des pouvoirs ci-dessus énoncés, a arrêté de la manière suivante les statuts de la société dont il s'agit.

TITRE Ier

FORMATION ET OBJET DE LA SOCIÉTÉ, DÉNOMINATION, SIÉGE, DURÉE.

ART. 1er. Il est formé par ces présentes, entre les propriétaires des actions ci-après, une société anonyme ayant pour objet :

1o L'exploitation des mines de houille de Carmaux, de l'usine des Avalats, des forêts et autres immeubles et du chemin de fer de Carmaux à Albi, actuellement en exploitation, le tout ci-après indiqué ;

2o Et généralement tout ce qui se rattache à l'exploitation des dites mines, usines et chemin de fer.

2. Cette société prend la dénomination de *Compagnie des mines et chemin de fer de Carmaux.*

3. Le siége de la société et son domicile sont à Paris ; toutefois, les assignations ou demandes judiciaires relatives à l'exploitation de la compagnie pourront être signifiées au siége de l'exploitation.

4. La société durera, sauf les cas de dissolution anticipée et de prorogation ci-après prévus, jusqu'au 4 mars 1956, c'est-à-dire jusqu'à la fin de la concession du chemin de fer de Carmaux à Albi.

Elle commencera à compter du jour du décret qui l'aura autorisée.

TITRE II.

FONDS SOCIAL, ACTIONS, OBLIGATIONS.

5. Le fonds social se compose des divers biens et droits mobiliers et immobiliers dont l'énumération suit :

Premièrement. — Mines, usine et immeubles dans l'arrondissement d'Albi (Tarn),

Savoir :

1° La concession des mines de Carmaux, situées sur la commune de Carmaux et autres circonvoisines, arrondissement d'Albi (Tarn), qui a été accordée, par arrêté des Consuls du 27 pluviôse an IX, à M. *François-Gabriel de Solages*, dont le père, M. *Gabriel de Solages*, avait joui en vertu de l'arrêt du Conseil du 11 septembre 1752 et de deux autres arrêts de prorogation des 10 octobre 1767 et 4 juin 1782, et dont MM. *de Solages* père et fils sont devenus propriétaires incommutables, aux termes de la loi du 21 avril 1810,

Telles que les dites mines existent actuellement avec leurs puits, galeries, machines à vapeur, ateliers, granges, hangars, bureaux, annexes et toutes leurs dépendances;

2° Les chevaux, charrettes, tombereaux, wagons, outillage des mines, forges des ateliers et cables mis en place;

3° Un bois dit *de la Vidale*, situé commune de Carmaux; les bois et carrières des Caves, commune de Saint-Benoît; le bois de Peyrote, le sol et le bâtiment de l'atelier;

4° La maison de l'administration et celle de la direction, sises à la Tour, commune de Carmaux, avec dépendances, pré, jardin et petite terre;

5° L'enclos de Bellerive, situé à Albi, rue de Lamothe, avec les maisons qu'il comprend et un petit jardin en dehors de l'enclos, dont la présente société n'entrera en jouissance que le 1er janvier 1866;

6° L'usine des Avalats, commune de Saint-Juéry, en amont d'Albi, sur le Tarn, et les immeubles qui en dépendent, consis-

tant en terre, maisons et moulins, dont l'un sur la rive opposée du Tarn ; le tout avec l'outillage de l'usine et des moulins ;

7° La forêt de Sérénac, d'une contenance d'environ deux cent treize hectares, située commune de Sérénac, canton de Valence ;

Dans l'arrondissement de Gaillac (Tarn) :

8° Les terres et forêt de Lajasse et de Testel, d'une contenance d'environ deux cent cinq hectares, situées commune et canton de l'Ile ;

9° Les forêts et moulin de Syvens, d'une contenance d'environ cent trente-six hectares ;

10° Les forêts, terres et vignes d'Oustrières, d'une contenance d'environ cent vingt hectares ;

11° Le bois dit *de Bertrand* et le petit bois de Sudre, le tout d'une contenance d'environ quatre hectares ;

Dans l'arrondissement de Rodez (Aveyron) :

12° Les forêts et enclos de Bonne-Combe ;

13° Et la moitié, indivise avec M. *Robert*, d'un pré dit *de l'Hôpital*,

Avec explication que la société *de Solages* père et fils, précédents propriétaires des biens ci-dessus, avait projeté avec M. *Robert* l'échange de la moitié appartenant à ce dernier dans ce pré contre une partie de la propriété voisine; et que la présente société sera tenue de réaliser le dit échange, si M. *Robert* l'exige;

14° Et généralement tous les immeubles par nature ou par destination appartenant à la société *Mancel* père, fils et compagnie désignés ou non ci-dessus.

Deuxièmement. — Tous les meubles et objets mobiliers composant le matériel des bureaux à Paris, à Carmaux, à Albi et à Toulouse.

Troisièmement. — Le chemin de fer de Carmaux à Albi, actuellement en exploitation, concédé par décret impérial du 4 mars 1854.

Le tout provenant à la société en nom collectif et en commandite *Mancel* père, fils et compagnie de l'apport qui lui en a été fait, aux termes de l'acte reçu par les dits Mes *Dufour* et *Roquebert* le 20 mai 1856, sus énoncé, par tous les membres de la société constituée sous la dénomination d'*Entreprise des mines et de la verrerie de Carmaux, de Solages* père et fils, suivant acte reçu par Me *Liénard* et son collègue, notaires à Paris, le 23 août 1810.

Quatrièmement. — Et la somme de quinze cent mille francs destinée à servir de fonds de roulement, qui sera fournie par la société en nom collectif et en commandite à la société anonyme, tant en approvisionnements de toute nature, matières premières, marchandises fabriquées et en cours de fabrication qui existeront dans les divers établissements, créances à recouvrer, valeurs de caisse et de portefeuille, dont le comparant ès-noms reste garant, qu'en argent comptant.

Les approvisionnements et matières premières seront pris au prix de facture,

Et les houilles extraites, marchandises fabriquées et en cours de fabrication, au prix de revient.

A cet effet, il sera dressé, aussitôt après l'homologation des présents statuts, un inventaire spécial des objets et valeurs énoncés sous le présent article.

6. La présente société entrera en jouissance des biens composant le fonds social par la remise qui en sera faite au premier conseil d'administration qui sera nommé par la première assemblée générale convoquée dans les trois mois de l'autorisation.

Cette remise aura lieu dans la huitaine de la nomination du conseil d'administration.

La société anonyme en percevra les produits et supportera les charges à compter de cette remise, et exécutera, aux lieu et place et de la même manière que la société en nom collectif et en commandite, toutes les charges, clauses et conditions contenues dans l'acte d'apport du 20 mai 1856 sus énoncé.

7. Le comparant ès-noms déclare que les immeubles apportés sont transmis libres de toutes charges, de tous priviléges et hypothèques, ainsi qu'il sera tenu d'en justifier par tous titres nécessaires, à ses frais.

La société anonyme fera remplir les formalités nécessaires pour la purge des hypothèques et priviléges, et si l'accomplissement de ces formalités révèle des inscriptions, le comparant, ès-noms qu'il agit, devra en rapporter les mainlevées et certificats de radiation dans les trois mois à partir de la dénonciation qui lui en sera faite, et supporter tous les frais extraordinaires auxquels la radiation de ces inscriptions pourrait donner lieu.

8. La société anonyme prendra les immeubles composant le fonds social dans l'état où ils se trouveront lors de la remise qui en sera faite au conseil d'administration dont il est parlé sous l'article 6.

Elle jouira des servitudes actives pouvant exister en leur faveur et supportera celles passives dont ils peuvent être grevés.

Il est expliqué ici :

Qu'il a été contracté pour l'établissement et la construction du chemin de fer de Carmaux à Albi un emprunt de trois millions de francs par l'émission de six mille obligations de cinq cents francs chacune, produisant cinq pour cent d'intérêts par an et remboursables au même taux de cinq cents francs, sans prime, au moyen d'un tirage au sort qui a commencé à fonctionner le 1er janvier 1858 et qui continuera pendant trente années, ainsi qu'il résulte des conditions de cet emprunt contenues dans une délibération du 23 juin 1854, déposée pour minute à Me *Gay*, notaire à Toulouse;

Que, sur ces six mille obligations, quatre cent cinq ont été remboursées et huit cent quatre-vingt-treize converties en quatorze cent quatre-vingt-huit obligations nouvelles émises à deux cent soixante-dix francs et remboursables par cinq cents francs dans un délai de quatre-vingt-dix ans;

Qu'en outre cinq mille douze obligations remboursables par cinq cents francs dans le même délai de quatre-vingt-dix ans ont été émises au taux de deux cent soixante et dix francs.

Les obligations ci-dessus restant à acquitter seront converties en titres nouveaux de la société anonyme, à la charge de laquelle ils demeureront.

9. Les titres dont il s'agit et les actions dont il est parlé à l'article 10 ne seront délivrés qu'après,

1° L'obtention du décret d'autorisation de la société anonyme;

2° L'accomplissement des formalités de purge énoncées en l'article 7;

3° La justification de l'existence de tous les objets immobiliers et mobiliers énumérés comme apports à l'article 5, et d'une somme liquide d'un million cinq cent mille francs, représentée soit par de l'argent comptant, des valeurs de caisse et de portefeuille et des créances à recouvrer, dont le comparant ès-noms reste garant, soit par des approvisionnements des produits marchands ou en cours de fabrication.

En conséquence, si par le résultat de l'inventaire spécial dressé pour constater l'actif social, et en vertu de l'examen qui en sera fait par le premier conseil d'administration, le dit inventaire devant être soumis à l'approbation de l'assemblée générale à la première réunion qui suivra, la somme d'un million cinq cent mille francs n'était pas atteinte, le comparant, aux noms et qualités qu'il

agit, sera tenu de la compléter et s'y engage formellement par ces présentes.

Le procès-verbal de cette assemblée et de celles qui pourront avoir lieu ultérieurement pour les prescriptions du présent article sera transmis au ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, au préfet du département de la Seine, au préfet du Tarn, à la chambre de commerce et au greffe du tribunal de commerce de Paris.

A toute époque, le fonds de roulement devra être représenté par des valeurs immédiatement réalisables, et s'il venait à être entamé, aucun dividende ne serait distribué aux actionnaires avant qu'il eût été reconstitué.

10. Le fonds social, composé comme il est dit article 5, est représenté par vingt-trois mille deux cents actions, donnant droit chacune à un vingt-trois mille deux centième de tout l'actif social.

Ces actions seront échangées contre celles de la société en nom collectif et en commandite, dans la proportion d'une des nouvelles contre cinq des anciens titres.

11. Les titres des actions sont nominatifs ou au porteur, au choix de l'actionnaire.

12. Les titres seront extraits de registres à souche, numérotés de un à vingt-trois mille deux cents, frappés du timbre de la société et signés par deux des administrateurs.

13. La cession des actions au porteur s'opère par la tradition du titre, et celle des titres nominatifs, conformément à l'article 36 du Code de commerce.

Les frais de transfert pourront être mis, par mesure générale, à la charge de l'actionnaire qui le requiert; ils seront fixés par le conseil d'administration et ne pourront, dans aucun cas, excéder cinquante centimes par action.

14. Le conseil d'administration pourra autoriser, aux conditions qu'il déterminera, le dépôt et la conservation des titres, soit dans la caisse sociale, soit dans toutes autres caisses qu'il indiquera.

15. Les droits et obligations attachés à l'action suivent le titre dans quelque main qu'il passe.

La possession de l'action emporte adhésion aux statuts de la société et aux décisions de l'assemblée générale.

16. Chaque action est indivisible à l'égard de la société, qui n'en reconnaît aucun fractionnement.

Tous les copropriétaires indivis d'une action sont tenus de se faire représenter auprès de la société par une seule et même personne.

Les héritiers ou créanciers des actionnaires ne peuvent, sous quelque prétexte que ce soit, provoquer l'apposition des scellés sur les biens et valeurs de la société, ni s'immiscer en aucune manière dans son administration.

TITRE III.

CONSEIL D'ADMINISTRATION.

17. La société est administrée par un conseil composé de dix membres.

18. Chaque administrateur doit être propriétaire de cent actions, qui sont inaliénables pendant la durée de ses fonctions.

Les titres de ces actions sont déposés dans la caisse de la société.

19. Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale; leurs fonctions durent cinq années; ils peuvent être réélus; leur remplacement s'opère par cinquième chaque année.

L'ordre de sortie sera déterminé par le sort pour les quatre premières années; il aura lieu ensuite par rang d'ancienneté.

En cas de vacance, l'assemblée générale, lors de la première réunion, procède au remplacement; dans le cas où, par suite de vacances survenues dans l'intervalle de deux assemblées générales, le nombre des administrateurs deviendrait au-dessous de sept, il serait pourvu provisoirement au remplacement par le conseil d'administration jusqu'à concurrence de ce nombre.

20. Le premier conseil d'administration sera nommé par l'assemblée générale à la première réunion.

21. Le conseil d'administration nomme chaque année parmi ses membres un président et un vice-président, qui peuvent être réélus.

En cas d'absence ou d'empêchement du président ou du vice-président, le conseil désigne celui de ses membres qui doit remplir les fonctions de président.

22. Le conseil d'administration se réunit au siége de la société toutes les fois que l'intérêt de la société l'exige, et au moins deux fois par mois, à des jours désignés par délibération du conseil.

Pour que les délibérations soient valables, le nombre des membres présents doit être de trois au moins.

Les délibérations sont prises à la majorité absolue des voix des membres présents; toute décision, pour être valable, doit réunir au moins trois voix. En cas de partage, la voix du président ou de l'administrateur qui en remplit les fonctions est prépondérante.

Les délibérations du conseil d'administration sont constatées par des procès-verbaux signés par le président et par deux des membres qui y ont pris part; elles sont transcrites sur un registre tenu à cet effet.

Les copies ou extraits de ces délibérations à produire en justice ou ailleurs sont signés par le président ou par celui des membres qui en remplit les fonctions.

23. Nul ne peut voter par procuration dans le conseil d'administration de la compagnie.

Dans le cas où deux membres dissidents sur une question demanderaient qu'elle fût ajournée jusqu'à ce que l'opinion d'un ou de plusieurs administrateurs fût connue, il pourra être envoyé à tous les administrateurs absents une copie ou un extrait du procès-verbal, avec invitation de venir voter dans une prochaine réunion, à jour fixe, ou d'adresser par écrit leur opinion au président; celui-ci en donnera lecture au conseil, après quoi la décision sera prise à la majorité des membres présents.

Dans aucun cas, l'application de la disposition qui précède ne peut retarder l'accomplissement des obligations imposées par le cahier des charges de la concession du chemin de fer, ni l'exécution des injonctions qui seraient notifiées par le Gouvernement en vertu du dit cahier des charges.

24. Le conseil d'administration est investi des pouvoirs les plus étendus pour l'administration de la société.

Il convoque les assemblées générales et y fait toutes les propositions qu'il juge utiles.

Il représente la société vis-à-vis des tiers.

Il fait tous retraits de fonds, transferts et aliénations de rentes sur l'État et autres valeurs appartenant à la société.

Il passe tous traités et marchés.

Il transige et compromet en tout état de cause.

Il fixe les dépenses générales d'administration.

Il règle les approvisionnements, et fait ou autorise les achats de matériaux, machines, outils, matériel, et généralement de tous les objets nécessaires à l'exploitation.

Il fait ou autorise tous achats et vente d'objets mobiliers.

Il fait toute acquisitions d'immeubles nécessaires à l'établissement du chemin de fer et poursuit toutes expropriations.

Il fait les ventes ou échanges d'immeubles jugés inutiles à la société, d'une valeur inférieure à cinquante mille francs.

Il touche et reçoit toutes sommes dues à la société, règle et acquitte celles dues par elle, et place les fonds disponibles, soit en compte courant chez les banquiers de la société, soit en bons du Trésor.

Il exerce toutes les poursuites, contraintes et diligences nécessaires, fait tous actes conservatoires, suit toutes actions judiciaires et autres, entend et arrête tous comptes, donne quittances et décharges.

Il donne et consent toutes mainlevées et désistement d'opposition, inscriptions hypothécaires, priviléges et autres droits ou actions, avec ou sans payement.

Il détermine le placement des fonds de la réserve.

Il arrête les règlements relatifs à l'organisation du service.

Il nomme ou révoque tous directeurs des établissements sociaux et leur délègue tout ou partie de ses pouvoirs; il nomme ou révoque également tous employés ou agents, détermine leurs attributions et fixe leur traitement.

Il arrête la rédaction des inventaires et des comptes annuels.

Il propose à l'assemblée générale la fixation des dividendes à répartir aux actionnaires.

Il peut, avec le consentement de l'assemblée générale, contracter tous emprunts hypothécaires ou autres remboursables par annuités ou autrement.

Enfin, il statue sur toutes les questions qui rentrent dans l'administration de la société.

Le conseil est en outre autorisé, sous la ratification de l'assemblée générale, convoquée, réunie et délibérant dans la forme prescrite aux articles 29, 30 et 35 ci-après, à traiter de la cession du chemin de fer de Carmaux à Albi, soit avec le Gouvernement, soit sous son approbation, avec toutes compagnies de chemins de fer.

25. Le conseil d'administration peut déléguer ses pouvoirs à l'un ou plusieurs de ses membres, ou à toutes autres personnes, par des mandats spéciaux, et pour une ou plusieurs affaires déterminées, et même conférer des pouvoirs permanents pour affaires courantes journalières.

26. Les membres du conseil d'administration reçoivent les jetons de présence dont la valeur sera réglée par l'assemblée générale.

Il peut en outre, et à raison de services exceptionnels, être attribué à certains administrateurs une rémunération dont le montant et la forme seront déterminés par l'assemblée générale.

27. Conformément à l'article 32 du Code de commerce, les membres du conseil ne contractent à raison de leur gestion aucune obligation personnelle ou solidaire relativement aux engagements de la société.

Ils ne répondent que de l'exécution de leur mandat.

28. Les transferts de rentes et effets publics appartenant à la société, les actes d'acquisition, de vente et d'échange des propriétés immobilières de la société, les transactions, marchés et actes engageant la société, ainsi que les mandats sur la banque et sur tous dépositaires de fonds de la société, doivent être signés par deux administrateurs, à moins d'une délégation expresse du conseil à un seul administrateur ou à un mandataire spécial.

TITRE IV.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE.

29. L'assemblée générale ordinaire est composée de trente personnes au moins; elle se compose de tous les actionnaires propriétaires de dix actions au moins.

Elle est régulièrement constituée lorsque les actionnaires présents, en personne ou par mandataires, réprésentent le sixième au moins des actions émises.

Si les conditions ci-dessus prescrites ne sont pas remplies sur une première convocation, il en est immédiatement fait une deuxième dans la forme indiquée article 35 ci-après, et les membres présents à cette nouvelle réunion délibèrent valablement quel que soit leur nombre et celui des actions représentées, mais seulement sur les objets qui étaient à l'ordre du jour de la première réunion.

30. Toutefois, les assemblées générales qui auraient pour objet de statuer sur les questions relatives :

A la dissolution anticipée de la société,

A sa prorogation,

A l'augmentation du fonds social,

A l'aliénation des mines, usines ou chemin de fer.

A tous traités de fusion, de réunion ou autres projetés ou conclus avec toutes autres sociétés pour tout ou partie de l'actif social,

Aux emprunts,

Et aux modifications quelconques à apporter aux statuts, sans en excepter même celles qui seraient relatives à l'objet et aux bases fondamentales de la présente société,

Ne seront régulièrement constituées et ne délibèreront valablement qu'autant que les actionnaires présents en personne ou par mandataire représenteront le tiers au moins des actions émises; le vote devra être émis à la majorité des trois quarts au moins des membres présents.

31. Nul ne peut représenter un actionnaire à l'assemblée générale, s'il n'est lui-même membre de cette assemblée. La forme des pouvoirs à donner au mandataire sera déterminée par le conseil d'administration.

Pour avoir droit d'assister à l'assemblée générale, les actionnaires doivent déposer leurs titres, cinq jours au moins avant la réunion, dans un lieu fixé par le conseil d'administration et qui devra être indiqué par l'avis de convocation des assemblées générales ; il est remis à chacun d'eux une carte d'admission nominative.

Les certificats de dépôt mentionnés à l'article 14 donnent droit, pour le dépôt de dix actions ou plus, à la remise de cartes d'admission à l'assemblée générale, pourvu que le dépôt ait eu lieu plus de cinq jours avant l'époque fixée pour l'assemblée générale.

32. L'assemblée générale est présidée par le président du conseil d'administration, et, en cas d'absence, par un des membres de ce conseil désigné par lui.

Les deux plus forts actionnaires remplissent les fonctions de scrutateurs; le secrétaire est désigné par le président du bureau.

33. Les délibérations des assemblées générales sont prises à la majorité des voix des membres présents ; chaque actionnaire a autant de voix qu'il possède de fois dix actions par lui-même ou comme mandataire, sans toutefois qu'un actionnaire puisse avoir plus de dix voix, soit par lui-même, soit au nom de ceux qu'il représente.

34. L'assemblée générale se réunit une fois par année à Paris.

Des assemblées générales peuvent, en outre, être convoquées à la diligence du conseil d'administration, chaque fois qu'il en reconnaîtra l'utilité.

35. Les convocations aux assemblées générales seront faites par avis insérés, vingt jours au moins à l'avance, dans les journaux d'annonces légales de Paris, d'Albi et de Toulouse, qui indiqueront le lieu de la réunion.

Il suffira que ces avis soient publiés dix jours à l'avance lorsqu'ils auront lieu pour convoquer une deuxième réunion à la suite d'une première qui n'aurait pas été en nombre suffisant pour délibérer.

Lorsque l'assemblée aura pour objet de voter sur des mesures indiquées à l'article 30, les avis de convocation devront indiquer qu'il s'agit de mesures de cette nature.

Les délibérations qui porteront sur les objets indiqués au même article n'auront d'effet qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement.

36. L'assemblée générale régulièrement constituée représente l'universalité des actionnaires.

Ses délibérations, prises dans les conditions prescrites par les présents statuts, sont obligatoires pour tous les actionnaires, même pour les absents et dissidents.

Elles seront constatées par des procès-verbaux signés par les membres du bureau sur un registre spécial.

Les copies ou extraits de ces procès-verbaux à produire en justice, à des tiers ou ailleurs, sont signés par le président du conseil d'administration, et, en cas d'absence, par le membre en faisant fonction.

37. L'assemblée générale entend le rapport du conseil d'administration sur les opérations de la société et sa situation, ainsi que le compte de l'exercice écoulé.

Le conseil lui soumet les comptes et les inventaires; elle les discute et approuve, s'il y a lieu.

Elle fixe les dividendes annuels.

Elle nomme les membres du conseil d'administration en remplacement de ceux dont les fonctions sont expirées ou qu'il y a lieu de remplacer par suite de décès, de démission ou autres causes.

Ces nominations seront faites au moyen de votes par assis et levés, à moins que dix actionnaires ne demandent qu'il y soit procédé par voie de scrutin secret.

Dans l'un ou l'autre cas, ces nominations auront lieu à la majorité absolue des suffrages pour le premier tour et à la majorité relative pour le deuxième.

Enfin, elle prononce en se renfermant dans les limites des présents statuts, sur toutes les propositions qui lui seront faites par le conseil d'administration, et généralement sur tous les intérêts de la société.

L'assemblée générale ne peut être appelée à délibérer sur les propositions émanées de l'initiative des actionnaires que lorsqu'elles auront été signées par dix actionnaires propriétaires chacun de dix actions, et déposées sur récépissé au siége de la société dans les dix jours de la convocation.

La première assemblée générale sera convoquée dans le délai de trois mois à dater de l'approbation des présents statuts.

TITRE V.

INVENTAIRES ET COMPTES ANNUELS, FONDS DE RÉSERVE, DIVIDENDES.

38. Indépendamment de l'inventaire qui sera soumis à l'approbation de la première assemblée générale,

Il sera dressé chaque année un inventaire général de l'actif et du passif; cet inventaire sera soumis à l'assemblée générale des actionnaires dans sa réunion annuelle.

Les produits de l'entreprise serviront d'abord à acquitter les dépenses de l'exploitation, l'intérêt et l'amortissement de l'emprunt contracté pour le chemin de fer de Carmaux à Albi et de tous autres emprunts que la société pourrait contracter.

39. Il sera prélevé sur les bénéfices nets, après payement des charges mentionnées en l'article précédent, une retenue destinée à constituer un fonds de réserve pour les dépenses extraordinaires ou imprévues; la quotité de cette retenue ne pourra être inférieure à trois pour cent des bénéfices nets.

Le surplus des produits sera réparti également entre toutes les actions.

40. Le fonds de réserve se composera de l'accumulation des sommes produites par le prélèvement annuel opéré sur les bénéfices, en exécution de l'article 39 qui précède.

Lorsque le fonds de réserve aura atteint le chiffre d'un million de francs, tout prélèvement cessera à son profit.

Il reprendra son cours si la réserve vient à descendre au-dessous de ce chiffre.

41. Le payement des dividendes a lieu chaque année après la réunion dans laquelle le montant en a été fixé par l'assemblée générale.

Toutefois, dans le cas où il résulterait des comptes arrêtés au 30 juin de chaque année que la situation des affaires sociales et les bénéfices acquis permissent la distribution d'un dividende provisoire, une première répartition pourra avoir lieu sur le dividende annuel.

Les dividendes sont payés au siége de la société ou ailleurs, aux caisses désignées par le conseil d'administration.

Tous dividendes qui n'ont pas été touchés à l'expiration de cinq années, après l'époque fixée pour leur payement, annoncée dans l'un des journaux d'annonces légales de Paris, sont prescrits et versés au fonds de réserve.

TITRE VI.

MODIFICATIONS, DISSOLUTION, LIQUIDATION.

42. Si l'expérience fait connaître la nécessité ou la convenance d'augmenter le fonds social ou d'apporter des modifications aux présents statuts, l'assemblée générale constituée et délibérant conformément à l'article 29, est autorisée à y pourvoir.

Les délibérations prises à ces fins ne peuvent recevoir d'exécution qu'après avoir été approuvées par le Gouvernement, ainsi qu'il est dit article 35.

43. La dissolution de la société et sa liquidation peuvent toujours être prononcées, sur la proposition du conseil d'administration, par une délibération prise en assemblée générale, conformément à l'article 30, et approuvée par le Gouvernement, comme il est dit à l'article 35 précédent, sauf en ce qui concerne le chemin de fer, dont les cas de dissolution ont été prévus par le cahier des charges annexé au décret de concession.

44. Lors de la dissolution de la société, à quelque époque qu'elle ait lieu, l'assemblée générale déterminera le mode de liquidation et nommera un ou plusieurs liquidateurs; elle pourra leur conférer tous les pouvoirs qu'elle jugera convenables, même celui de réaliser à l'amiable l'actif social, y compris les mines, usines, immeubles et chemins de fer, sans avoir à remplir aucune formalité de justice.

Pendant le cours de la liquidation, les droits et pouvoirs de l'assemblée générale subsisteront, comme pendant le cours de la société, pour tout ce qui concernera cette liquidation, et même pour modifier comme elle le jugerait convenable le mode de liquidation d'abord adopté et les pouvoirs donnés aux liquidateurs.

Les décisions régulièrement prises obligeront tous les actionnaires.

45. Le produit de la réalisation de l'actif social sera réparti également entre toutes les actions.

TITRE VII.

CONTESTATIONS.

46. Toutes les contestations qui pourront s'élever pendant la durée de la société ou lors de sa liquidation, soit entre les actionnaires et la société, soit entre les actionnaires eux-mêmes, à raison des affaires sociales, seront jugées à Paris, conformément à la loi.

47. En cas de contestation, tout actionnaire sera tenu de faire élection de domicile à Paris, et toutes notifications et assignations seront valablement faites au domicile par lui élu, sans avoir égard à la demeure réelle.

A défaut d'élection de domicile, les notifications judiciaires et extrajudiciaires sont faites valablement au parquet de M. le procureur impérial près le tribunal de première instance de la Seine.

PUBLICATION.

Pour faire publier ces présentes et le décret d'autorisation où et quand il y aura lieu, tous pouvoirs sont donnés au porteur d'une expédition ou d'un extrait.

Dont acte :

Fait et passé à Paris, en l'étude du dit Me *Dufour*,

L'an 1860, le 12 avril ;

Et, après lecture faite, le comparant a signé avec les notaires.

Ensuite est écrit :

« Enregistré à Paris le 13 avril 1860, folio 12 verso, case 1re.
» Reçu cinq francs, et pour décime, cinquante centimes. Signé
» *Gauthier*. »

Vu pour être annexé au décret impérial en date du 21 avril 1860, enregistré sous le no 339.

Le Ministre de l'agriculture, du commerce et des travaux publics,

Signé E. ROUHER.



LOI

SUR

LA POLICE DES CHEMINS DE FER

15 JUILLET 1845

LOUIS-PHILIPPE, Roi DES FRANÇAIS, à tous présents et à venir, SALUT.

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté, Nous AVONS ORDONNÉ ET ORDONNONS ce qui suit :

TITRE 1er.

MESURES RELATIVES A LA CONSERVATION DES CHEMINS DE FER.

ARTICLE PREMIER.

Les chemins de fer construits ou concédés par l'État font partie de la grande voirie.

ART. 2.

Sont applicables aux chemins de fer les lois et règlements sur la grande voirie, qui ont pour objet d'assurer la conservation des fossés, talus, levées et ouvrages d'art dépendant des routes, et d'interdire, sur toute leur étendue, le pacage des bestiaux et les dépôts de terre et autres objets quelconques.

ART. 3.

Sont applicables aux propriétés riveraines des chemins de fer les

servitudes imposées par les lois et règlements sur la grande voirie, et qui concernent :

L'alignement ;

L'écoulement des eaux ;

L'occupation temporaire des terrains en cas de réparation ;

La distance à observer pour les plantations, et l'élagage des arbres plantés ;

Le mode d'exploitation des mines, minières, tourbières, carrières et sablières, dans la zone déterminée à cet effet.

Sont également applicables à la confection et à l'entretien des chemins de fer, les lois et règlements sur l'extraction des matériaux nécessaires aux travaux publics.

ART. 4.

Tout chemin de fer sera clos des deux côtés et sur toute l'étendue de la voie.

L'Administration déterminera, pour chaque ligne, le mode de cette clôture, et, pour ceux des chemins qui n'y ont pas été assujettis, l'époque à laquelle elle devra être effectuée.

Partout où les chemins de fer croiseront de niveau les routes de terre, des barrières seront établies et tenues fermées, conformément aux règlements.

ART. 5.

A l'avenir, aucune construction autre qu'un mur de clôture ne pourra être établie dans une distance de deux mètres d'un chemin de fer.

Cette distance sera mesurée, soit de l'arête supérieure du déblai, soit de l'arête inférieure du talus du remblai, soit du bord extérieur des fossés du chemin, et, à défaut d'une ligne tracée, à un mètre cinquante centimètres à partir des rails extérieurs de la voie de fer.

Les constructions existantes au moment de la promulgation de la présente loi, ou lors de l'établissement d'un nouveau chemin de fer, pourront être entretenues dans l'état où elles se trouveront à cette époque.

Un règlement d'administration publique déterminera les formalités à remplir par les propriétaires pour faire constater l'état des dites constructions, et fixera le délai dans lequel ces formalités devront être remplies.

ART. 6.

Dans les localités où le chemin de fer se trouvera en remblai de plus de trois mètres au-dessus du terrain naturel, il est interdit aux riverains de pratiquer, sans autorisation préalable, des excavations dans une zone de largeur égale à la hauteur verticale du remblai, mesurée à partir du pied du talus.

Cette autorisation ne pourra être accordée sans que les concessionnaires ou fermiers de l'exploitation du chemin de fer aient été entendus ou dûment appelés.

ART. 7.

Il est défendu d'établir, à une distance de moins de vingt mètres d'un chemin de fer desservi par des machines à feu, des couvertures en chaume, des meules de paille, de foin, et aucun autre dépôt de matières inflammables.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

ART. 8.

Dans une distance de moins de cinq mètres d'un chemin de fer, aucun dépôt de pierres ou objets non inflammables ne peut être établi sans l'autorisation préalable du Préfet.

Cette autorisation sera toujours révocable.

L'autorisation n'est pas nécessaire :.

1° Pour former, dans les localités où le chemin de fer est en remblai, des dépôts de matières non inflammables, dont la hauteur n'excède pas celle du remblai du chemin ;

2° Pour former des dépôts temporaires d'engrais et autres objets nécessaires à la culture des terres.

ART. 9.

Lorsque la sûreté publique, la conservation du chemin et la disposition des lieux le permettront, les distances déterminées par les articles précédents pourront être diminuées en vertu d'ordonnances royales rendues après enquêtes.

ART. 10.

Si, hors des cas d'urgence prévus par la loi des 16-24 août 1790, la sûreté publique ou la conservation du chemin de fer l'exige, l'Administration pourra faire supprimer, moyennant une juste indemnité, les constructions, plantations, excavations, couvertures en chaume, amas de matériaux combustibles ou autres, existant dans les zones ci-dessus spécifiées au moment de la promulgation de la présente loi, et, pour l'avenir, lors de l'établissement du chemin de fer.

L'indemnité sera réglée, pour la suppression des constructions, conformément aux titres IV et suivants de la loi du 3 mai 1841, et, pour tous les autres cas, conformément à la loi du 16 septembre 1807.

ART. 11.

Les contraventions aux dispositions du présent titre seront constatées, poursuivies et réprimées comme en matière de grande voirie.

Elles seront punies d'une amende de seize à trois cents francs, sans pérjudice, s'il y a lieu, des peines portées au Code pénal et au titre III de la présente loi. Les contrevenants seront, en outre, condamnés à supprimer, dans le délai déterminé par l'arrêté du Conseil de Préfecture, les excavations, couvertures, meules ou dépôts faits contrairement aux dispositions précédentes.

A défaut, par eux, de satisfaire à cette condamnation dans le délai fixé, la suppression aura lieu d'office, et le montant de la dépense sera recouvré contre eux par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE II.

DES CONTRAVENTIONS DE VOIRIE COMMISES PAR LES CONCESSIONNAIRES OU FERMIERS DE CHEMINS DE FER.

ART. 12.

Lorsque le concessionnaire ou le fermier de l'exploitation d'un chemin de fer contreviendra aux clauses du cahier des charges ou aux décisions rendues en exécution de ces clauses, en ce qui concerne le service de la navigation, la viabilité des routes royales, départementales et vicinales, ou le libre écoulement des eaux, procès-verbal sera

dressé de la contravention, soit par les Ingénieurs des ponts-et-chaussées ou des mines, soit par les conducteurs, garde-mines et piqueurs, dûment assermentés.

ART. 13.

Les procès-verbaux, dans les quinze jours de leur date, seront notifiés administrativement au domicile élu par le concessionnaire ou le fermier, à la diligence du Préfet, et transmis dans le même délai, au Conseil de Préfecture du lieu de la contravention.

ART. 14.

Les contraventions prévues à l'article 12 seront punies d'une amende de trois cents francs à trois mille francs.

ART. 15.

L'Administration pourra, d'ailleurs, prendre immédiatement toutes mesures provisoires pour faire cesser le dommage, ainsi qu'il est procédé en matière de grande voirie.

Les frais qu'entraînera l'exécution de ces mesures seront recouvrés, contre le concessionnaire ou fermier, par voie de contrainte, comme en matière de contributions publiques.

TITRE III.

DES MESURES RELATIVES A LA SURETÉ DE LA CIRCULATION SUR LES CHEMINS DE FER.

ART. 16.

Quiconque aura volontairement détruit ou dérangé la voie de fer, placé sur la voie un objet faisant obstacle à la circulation, ou employé un moyen quelconque pour entraver la marche des convois ou les faire sortir des rails, sera puni de la réclusion.

S'il y a eu homicide ou blessure, le coupable sera, dans le premier cas, puni de mort, et dans le second, de la peine des travaux forcés à temps.

ART. 17.

Si le crime prévu par l'article 16 a été commis en réunion séditieuse, avec rébellion ou pillage, il sera imputable aux chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, qui seront punis comme coupables du crime et condamnés aux mêmes peines que ceux qui l'auront personnellement commis, lors même que la réunion séditieux n'aurait pas eu pour but direct et principal la destruction de la voie de fer.

Toutefois. dans ce dernier cas, lorsque la peine de mort sera applicable aux auteurs du crime, elle sera remplacée, à l'égard des chefs, auteurs, instigateurs et provocateurs de ces réunions, par la peine des travaux forcés à perpétuité.

ART. 18.

Quiconque aura menacé, par écrit anonyme ou signé, de commettre un des crimes prévus par l'article 16, sera puni d'un emprisonnement de trois à cinq ans, dans le cas où la menace aurait été faite avec ordre de déposer une somme d'argent dans un lieu indiqué, ou de remplir toute autre condition.

Si la menace n'a été accompagnée d'aucun ordre ou condition, la peine sera d'un emprisonnement de trois mois à deux ans, et d'une amende de cent à cinq cents francs.

Si la menace avec ordre ou condition a été verbale, le coupable sera puni d'un emprisonnement de quinze jours à six mois, et d'une amende de vingt-cinq à trois cents francs.

Dans tous les cas, le coupable pourra être mis par le jugement sous la surveillance de la haute police, pour un temps qui ne pourra être moindre de deux ans, ni excéder cinq ans.

ART. 19.

Quiconque, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois ou règlements, aura involontairement causé sur un chemin de fer, ou dans les gares ou stations, un accident qui aura occasionné des blessures, sera puni de huit jours à six mois d'emprisonnement, et d'une amende de cinquante à mille francs.

Si l'accident a occasionné la mort d'une ou plusieurs personnes, l'emprisonnement sera de six mois à cinq ans, et l'amende de trois cents à trois mille francs.

ART. 20.

Sera puni d'un emprisonnement de six mois à deux ans tout mécanicien ou conducteur garde-frein qui aura abandonné son poste pendant la marche du convoi.

ART. 21.

Toute contravention aux ordonnances royales portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation du chemin de fer, et aux arrêtés pris par les Préfets, sous l'approbation du Ministre des travaux publics, pour l'exécution des dites ordonnances, sera punie d'une amende de seize francs à trois mille francs.

En cas de récidive dans l'année, l'amende sera portée au double, et le Tribunal pourra, selon les circonstances, prononcer en outre un emprisonnement de trois jours à un mois.

ART. 22.

Les concessionnaires ou fermiers d'un chemin de fer seront responsables, soit envers l'État, soit envers les particuliers, du dommage causé par les administrateurs, directeurs ou employés à un titre quelconque au service de l'exploitation du chemin de fer.

L'État sera soumis à la même responsabilité envers les particuliers, si le chemin de fer est exploité à ses frais et pour son compte.

ART. 23.

Les crimes, délits ou contraventions prévus dans les titres Ier et III de la présente loi, pourront être constatés par des procès-verbaux dressés concurremment par les officiers de police judiciaire, les ingénieurs des ponts-et-chaussées et des mines, les conducteurs, garde-mines, agents de surveillance et gardes nommés ou agréés par l'Administration et dûment assermentés.

Les procès-verbaux des délits et contraventions feront foi jusqu'à preuve contraire.

Au moyen du serment prêté devant le Tribunal de première instance de leur domicile, les agents de surveillance de l'Administration et des concessionnaires ou fermiers pourront verbaliser sur toute la ligne du chemin de fer auquel ils seront attachés.

ART. 24.

Les procès-verbaux dressés en vertu de l'article précédent seront visés pour timbre et enregistrés en débet.

Ceux qui auront été dressés par les agents de surveillance et gardes assermentés devront être affirmés dans les trois jours, à peine de nullité, devant le juge de paix ou le maire, soit du lieu du délit ou de la contravention, soit de la résidence de l'agent.

ART. 25.

Toute attaque, toute résistance avec violence et voies de fait envers les agents des chemins de fer dans l'exercice de leurs fonctions, sera punie des peines appliquées à la rébellion, suivant les distinctions faites par le Code pénal.

ART. 26.

L'article 463 du Code pénal est applicable aux condamnations qui seront prononcées en exécution de la présente loi.

ART. 27.

En cas de conviction de plusieurs crimes ou délits prévus par la présente loi ou par le Code pénal, la peine la plus forte sera seule prononcée.

Les peines encourues pour des faits postérieurs à la poursuite pourront être cumulées, sans préjudice des peines de la récidive.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des Pairs et par celle des Députés, etc., et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

DONNONS EN MANDEMENT à nos Cours et Tribunaux, Préfets, Corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera ; et afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au Palais de Neuilly, le 15 juillet 1845.

Signé : LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre secrétaire d'État des Travaux publics,
Signé : S. DUMON.

ORDONNANCE

PORTANT

règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer.

15 Novembre 1846.

LOUIS-PHILIPPE, Roi des Français, à tous présents et à venir, salut.

Sur le rapport de notre Ministre secrétaire d'État au département des travaux publics;

Vu l'article 9 de la loi du 11 juin 1842, relative à l'établissement de grandes lignes de chemins de fer;

Vu la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer;

Notre Conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

TITRE Ier.

DES STATIONS ET DE LA VOIE DES CHEMINS DE FER.

Section Ire. — Des stations.

ARTICLE PREMIER.

L'entrée, le stationnement et la circulation des voitures publiques ou particulières destinées, soit au transport des personnes, soit au transport des marchandises, dans les cours dépendant des stations des

chemins de fer, seront réglées par les arrêtés du Préfet du département. Ces arrêtés ne seront exécutoires qu'en vertu de l'approbation du Ministre des travaux publics.

Section II. — De la voie.

ART. 2.

Le chemin de fer et les ouvrages qui en dépendent seront constamment entretenus en bon état.

La compagnie devra faire connaître au Ministre des travaux publics les mesures qu'elle aura prises pour cet entretien.

Dans le cas où ces mesures seraient insuffisantes, le Ministre des travaux publics, après avoir entendu la compagnie, prescrira celles qu'il jugera nécessaires.

ART. 3.

Il sera placé, partout où besoin sera, des gardiens, en nombre suffisant, pour assurer la surveillance et la manœuvre des aiguilles des croisements et changements de voie; en cas d'insuffisance, le nombre de ces gardiens sera fixé par le Ministre des travaux publics, la compagnie entendue.

ART. 4.

Partout où un chemin de fer est traversé à niveau, soit par une route à voitures, soit par un chemin destiné au passage des piétons, il sera établi des barrières.

Le mode, la garde et les conditions du service des barrières, seront réglés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

ART. 5.

Si l'établissement de contre-rails est jugé nécessaire dans l'intérêt de la sûreté publique, la compagnie sera tenue d'en placer sur les points qui seront désignés par le Ministre des travaux publics.

ART. 6.

Aussitôt après le coucher du soleil, et jusqu'après le passage du dernier train, les stations et leurs abords devront être éclairés.

Il en sera de même pour des passages à niveau pour lesquels l'Administration jugera cette mesure nécessaire.

TITRE II.

DU MATÉRIEL EMPLOYÉ A L'EXPLOITATION.

ART. 7.

Les machines locomotives ne pourront être mises en service qu'en vertu de l'autorisation de l'Administration, et après avoir été soumises à toutes les épreuves prescrites par les règlements en vigueur.

Lorque, par suite de détérioration ou pour toute autre cause, l'interdiction d'une machine aura été prononcée, cette machine ne pourra être remise en service qu'en vertu d'une nouvelle autorisation.

ART. 8.

Les essieux des locomotives, des tenders et des voitures de toute espèce, entrant dans la composition des convois de voyageurs ou dans celle des trains mixtes de voyageurs et de marchandises, allant à grande vitesse, devront être en fer martelé de premier choix.

ART. 9.

Il sera tenu des états de service pour toutes les locomotives. Ces états seront inscrits sur des registres qui devront être constamment à jour, et indiquer, à l'article de chaque machine, la date de sa mise en service, le travail qu'elle a accompli, les réparations ou modifications qu'elle a reçues, et le renouvellement de ses diverses pièces.

Il sera tenu, en outre, pour les essieux de locomotives, tenders et voitures de toute espèce, des registres spéciaux sur lesquels, à côté du numéro d'ordre de chaque essieu, seront inscrits sa provenance, la date de sa mise en service, l'épreuve qu'il peut avoir subie, son travail, ses accidents et ses réparations ; à cet effet, le numéro d'ordre sera poinçonné sur chaque essieu.

Les registres mentionnés aux deux paragraphes ci-dessus seront représentés, à toute réquisition, aux ingénieurs et agents chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

ART. 10.

Il est interdit de placer, dans un convoi comprenant des voitures de voyageurs, aucune locomotive, tender ou autre voiture d'une nature quelconque, montée sur des roues en fonte.

Toutefois, le Ministre des travaux publics pourra, par exception, autoriser l'emploi des roues en fonte cerclées en fer, dans les trains mixtes de voyageurs et de marchandises, et marchant à la vitesse d'au plus vingt-cinq kilomètres à l'heure.

ART. 11.

Les locomotives devront être pourvues d'appareils ayant pour objet d'arrêter les fragments de coke tombant de la grille et d'empêcher la sortie des flammèches par la cheminée.

ART. 12.

Les voitures destinées au transport des voyageurs seront d'une construction solide ; elles devront être commodes et pourvues de ce qui est nécessaire à la sûreté des voyageurs.

Les dimensions de la place affectée à chaque voyageur devront être d'au moins quarante-cinq centimètres en largeur, soixante-cinq centimètres en profondeur et un mètre quarante-cinq centimètres en hauteur; cette disposition sera appliquée aux chemins de fer existants, dans un délai qui sera fixé, pour chaque chemin, par le Ministre des travaux publics.

ART. 13.

Aucune voiture pour les voyageurs ne sera mise en service sans une autorisation du Préfet, donnée sur le rapport d'une commission constatant que la voiture satisfait aux conditions de l'article précédent.

L'autorisation de la mise en service n'aura d'effet qu'après que l'estampille, prescrite pour les voitures publiques par l'article 117 de la loi du 25 mars 1817, aura été délivrée par le Directeur des contributions indirectes.

ART. 14.

Toute voiture de voyageurs portera dans l'intérieur l'indication apparente du nombre des places.

ART. 15.

Les locomotives, tenders et voitures de toute espèce, devront porter : 1° le nom ou les initiales du chemin de fer auquel ils appartiennent ; 2° un numéro d'ordre. Les voitures de voyageurs porteront, en outre, l'estampille délivrée par l'Administration des contributions indirectes. Ces diverses indications seront placées d'une manière apparente sur la caisse ou sur les côtés des châssis.

ART. 16.

Les machines, locomotives, tenders et voitures de toute espèce, et tout le matériel d'exploitation, seront constamment maintenus dans un bon état d'entretien.

La compagnie devra faire connaître au Ministre des travaux publics les mesures adoptées par elle à cet égard, et, en cas d'insuffisance, le Ministre, après avoir entendu les observations de la compagnie, prescrira les dispositions qu'il jugera nécessaires à la sûreté de la circulation.

TITRE III.

DE LA COMPOSITION DES CONVOIS.

ART. 17.

Tout convoi ordinaire de voyageurs devra contenir, en nombre suffisant, des voitures de chaque classe, à moins d'une autorisation spéciale du Ministre des travaux publics.

ART. 18.

Chaque train de voyageurs devra être accompagné :

1° D'un mécanicien et d'un chauffeur par machine ; le chauffeur devra être capable d'arrêter la machine en cas de besoin ;

2° Du nombre de conducteurs garde-freins qui sera déterminé pour chaque chemin, suivant les pentes et suivant le nombre de voitures, par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Sur la dernière voiture de chaque convoi ou sur l'une des voitures placées à l'arrière, il y aura toujours un frein, et un conducteur chargé de le manœuvrer.

Lorsqu'il y aura plusieurs conducteurs dans un convoi, l'un d'entre eux devra toujours avoir autorité sur les autres.

Un train de voyageurs ne pourra se composer de plus de vingt-quatre voitures à quatre roues. S'il entre des voitures à six roues dans la composition du convoi, le maximum du nombre de voitures sera déterminé par le Ministre.

Les dispositions des paragraphes précédents sont appliquables aux trains mixtes de voyageurs et de marchandises, marchant à la vitesse des voyageurs.

Quant aux convois de marchandises qui transportent en même temps des voyageurs et des marchandises, et qui ne marchent pas à la vitesse ordinaire des voyageurs, les mesures spéciales et les conditions de sûreté auxquelles ils devront être assujettis seront déterminées par le Ministre, sur la proposition de la compagnie.

ART. 19.

Les locomotives devront être en tête des trains.

Il ne pourra être dérogé à cette disposition que pour les manœuvres à exécuter dans le voisinage des stations, ou pour le cas de secours. Dans ces cas spéciaux, la vitesse ne devra pas dépasser vingt-cinq kilomètres par heure.

ART. 20.

Les convois de voyageurs ne devront être remorqués que par une seule locomotive, sauf les cas où l'emploi d'une machine de renfort deviendrait nécessaire, soit pour la montée d'une rampe de forte inclinaison, soit par suite d'une affluence extraordinaire de voyageurs, de l'état de l'atmosphère, d'un accident ou d'un retard exigeant l'emploi de secours, ou de tout autre cas analogue ou spécial, préalablement déterminé par le Ministre des travaux publics.

Il est, dans tous les cas, interdit d'atteler simultanément plus de deux locomotives à un convoi de voyageurs.

La machine placée en tête devra régler la marche du train.

Il devra toujours y avoir en tête de chaque train, entre le tender et la première voiture de voyageurs, autant de voitures ne portant pas de voyageurs qu'il y aura de locomotives attelées.

Dans tous les cas où il sera attelé plus d'une locomotive à un train, mention en sera faite sur un registre à ce destiné, avec indication du motif de la mesure, de la station où elle aura été jugée nécessaire et de l'heure à laquelle le train aura quitté cette station.

Ce registre sera représenté à toute réquisition aux fonctionnaires et agents de l'administration publique, chargés de la surveillance de l'exploitation.

ART. 21.

Il est défendu d'admettre dans les convois qui portent des voyageurs aucune matière pouvant donner lieu, soit à des explosions, soit à des incendies.

ART. 22.

Les voitures entrant dans la composition des trains de voyageurs seront liées entre elles par des moyens d'attache tels, que les tampons à ressorts de ces voitures soient toujours en contact.

Les voitures des entrepreneurs de messageries ne pourront être admises dans la composition des trains qu'avec l'autorisation du Ministre des travaux publics, et que moyennant les conditions indiquées dans l'acte d'autorisation.

ART. 23.

Les conducteurs garde-freins seront mis en communication avec le mécanicien, pour donner, en cas d'accident, le signal d'alarme, par tel moyen qui sera autorisé par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

ART. 24.

Les trains devront être éclairés extérieurement pendant la nuit. En cas d'insuffisance du système d'éclairage, le Ministre des travaux publics prescrira, la compagnie entendue, les dispositions qu'il jugera nécessaires.

Les voitures fermées, destinées aux voyageurs, devront être éclairées intérieurement pendant la nuit et au passage des souterrains qui seront désignés par le Ministre.

TITRE IV.

DU DÉPART, DE LA CIRCULATION ET DE L'ARRIVÉE DES CONVOIS.

ART. 25.

Pour chaque chemin de fer, le Ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, le sens du mouvement

des trains et des machines isolées sur chaque voie, quand il y a plusieurs voies, ou les points de croisement quand il n'y en a qu'une.

Il ne pourra être dérogé, sous aucun prétexte, aux dispositions qui auront été prescrites par le Ministre, si ce n'est dans le cas où la voie serait interceptée, et, dans ce cas, le changement devra être fait avec les précautions indiquées en l'article 34 ci-après.

Art. 26.

Avant le départ du train, le mécanicien s'assurera si toutes les parties de la locomotive et du tender sont en bon état, si le frein de ce tender fonctionne convenablement.

La même vérification sera faite par les conducteurs garde-freins, en ce qui concerne les voitures et les freins de ces voitures.

Le signal du départ ne sera donné que lorsque les portières seront fermées.

Le train ne devra être mis en marche qu'après le signal du départ.

Art. 27.

Aucun convoi ne pourra partir d'une station avant l'heure déterminée par le règlement de service.

Aucun convoi ne pourra également partir d'une station avant qu'il se soit écoulé, depuis le départ ou le passage du convoi précédent, le laps de temps qui aura été fixé par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Des signaux seront placés à l'entrée de la station pour indiquer aux mécaniciens des trains qui pourraient survenir, si le délai déterminé en vertu du paragraphe précédent est écoulé.

Dans l'intervalle des stations, des signaux seront établis, afin de donner le même avertissement au mécanicien sur les points où il ne peut pas voir devant lui à une distance suffisante. Dès que l'avertissement lui sera donné, le mécanicien devra ralentir la marche du train. En cas d'insuffisance des signaux établis par la compagnie, le Ministre prescrira, la compagnie entendue, l'établissement de ceux qu'il jugera nécessaires.

Art. 28.

Sauf le cas de force majeure ou de réparation de la voie, les trains ne pourront s'arrêter qu'aux gares ou lieux de stationnement autorisés pour le service des voyageurs ou des marchandises.

Les locomotives ou les voitures ne pourront stationner sur les voies du chemin affectées à la circulation des trains.

ART. 29.

Le Ministre des travaux publics déterminera, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution relatives à la circulation des trains sur les plans inclinés et dans les souterrains à une ou à deux voies, à raison de leur longueur et de leur tracé.

Il déterminera également, sur la proposition de la compagnie, la vitesse maximun que les trains de voyageurs pourront prendre sur les diverses parties de chaque ligne et la durée du trajet.

ART. 30.

Le Ministre des travaux publics prescrira, sur la proposition de la compagnie, les mesures spéciales de précaution à prendre pour l'expédition et la marche des convois extraordinaires.

Dès que l'expédition d'un convoi extraordinaire aura été décidée, déclaration devra en être faite immédiatement au commissaire spécial de police, avec indication du motif de l'expédition du convoi et de l'heure du départ.

ART. 31.

Il sera placé le long du chemin, pendant le jour et pendant la nuit, soit pour l'entretien, soit pour la surveillance de la voie, des agents en nombre assez grand pour assurer la libre circulation des trains et la transmission des signaux ; en cas d'insuffisance, le Ministre des travaux publics en règlera le nombre, le compagnie entendue.

Ces agents seront pourvus de signaux de jour et de nuit à l'aide desquels ils annonceront si la voie est libre et en bon état, si le mécanicien doit ralentir sa marche ou s'il doit arrêter immédiatement le train.

Ils devront, en outre, signaler de proche en proche l'arrivée des convois.

ART. 32.

Dans le cas où, soit un train, soit une machine isolée, s'arrêteraient sur la voie pour cause d'accident, le signal d'arrêt indiqué en l'article précédent devra être fait à cinq cents mètres au moins à l'arrière.

Les conducteurs principaux des convois et les mécaniciens conducteurs des machines isolées devront être munis d'un signal d'arrêt.

ART. 33.

Lorsque des ateliers de réparation seront établis sur une voie, des signaux devront indiquer si l'état de la voie ne permet pas le passage des trains, ou s'il suffit de ralentir la marche de la machine.

ART. 34.

Lorsque, par suite d'un accident, de réparation ou de tout autre cause, la circulation devra s'effectuer momentanément sur une voie, il devra être placé un garde auprès des aiguilles de chaque changement de voie.

Les gardes ne laisseront les trains s'engager dans la voie unique réservée à la circulation, qu'après s'être assurés qu'ils ne seront pas rencontrés par un train venant dans un sens opposé.

Il sera donné connaissance au commissaire spécial de police du signal ou de l'ordre du service adopté pour assurer la circulation sur la voie unique.

ART. 35.

La compagnie sera tenue de faire connaître au Ministre des travaux publics le système des signaux qu'elle a adopté ou qu'elle se propose d'adopter pour les cas prévus par le présent titre. Le Ministre prescrira les modifications qu'il jugera nécessaires.

ART. 36.

Le mécanicien devra porter constamment son attention sur l'état de la voie, arrêter ou ralentir la marche en cas d'obstacles, suivant les circonstances, et se conformer aux signaux qui lui seront transmis; il surveillera toutes les parties de la machine, la tension de la vapeur et le niveau d'eau de la chaudière. Il veillera à ce que rien n'embarrasse la manœuvre du frein du tender.

ART. 37.

A cinq cents mètres au moins avant d'arriver au point où une ligne d'embranchement vient croiser la ligne principale, le mécanicien

devra modérer la vitesse, de telle manière que le train puisse être complètement arrêté avant d'atteindre ce croisement, si les circonstances l'exigent.

Au point d'embranchement ci-dessus désigné, des signaux devront indiquer le sens dans lequel les aiguilles seront placées.

A l'approche des stations d'arrivée, le mécanicien devra prendre les dispositions convenables pour que la vitesse acquise du train soit complétement amortie avant le point où les voyageurs doivent descendre, et de telle sorte qu'il soit nécessaire de remettre la machine en action pour atteindre ce point.

ART. 38.

A l'approche des stations, des passages à niveau, des courbes, des tranchées et des souterrains, le mécanicien devra faire jouer le sifflet à vapeur, pour avertir de l'approche du train.

Il se servira également du sifflet comme moyen d'avertissement, toutes les fois que la voie ne lui paraîtra pas complétement libre.

ART. 39.

Aucune personne, autre que le mécanicien et le chauffeur, ne pourra monter sur la locomotive ou sur le tender, à moins d'une permission spéciale et écrite du Directeur de l'Exploitation du chemin de fer.

Sont exceptés de cette interdiction les Ingénieurs des ponts-et-chaussées, les Ingénieurs des mines chargés de la surveillance, et les Commissaires spéciaux de police. Toutefois, ces derniers devront remettre au chef de la station ou au conducteur principal du convoi une réquisition écrite et motivée.

ART. 40.

Des machines dites *de secours* ou *de réserve* devront être entretenues constamment en feu et prêtes à partir, sur les points de chaque ligne qui seront désignés par le Ministre des travaux publics, sur la proposition de la compagnie.

Les règles relatives au service de ces machines seront également déterminées par le Ministre, sur la proposition de la compagnie.

ART. 41.

Il y aura constamment, au lieu de dépôt des machines, un wagon chargé de tous les agrès et outils nécessaires en cas d'accident.

Chaque train devra d'ailleurs, être muni des outils les plus indispensables.

ART. 42.

Aux stations qui seront désignées par le Ministre des travaux publics, il sera tenu des registres sur lesquels on mentionnera les retards excédant dix minutes pour les parcours dont la longueur est inférieure à cinquante kilomètres, et quinze minutes pour les parcours de cinquante kilomètres et au-delà. Ces registres indiqueront la nature et la composition des trains, le nom des locomotives qui les ont remorqués, les heures de départ et d'arrivée, la cause et la durée du retard.

Ces registres seront représentés à toute réquisition aux Ingénieurs, fonctionnaires et agents de l'administration publique chargés de la surveillance du matériel et de l'exploitation.

ART. 43.

Des affiches placées dans les stations feront connaître au public les heures de départ des convois ordinaires de toute sorte, les stations qu'ils doivent desservir, les heures auxquelles ils doivent arriver à chacune des stations et en partir.

Quinze jours au moins avant d'être mis à exécution, ces ordres de service seront communiqués en même temps aux Commissaires royaux, au Préfet du département et au Ministre des travaux publics, qui pourra prescrire les modifications nécessaires pour la sûreté de la circulation ou pour les besoins du public.

TITRE V.

DE LA PERCEPTION DES TAXES ET DES FRAIS ACCESSOIRES.

ART. 44.

Aucune taxe, de quelque nature qu'elle soit, ne pourra être perçue par la compagnie qu'en vertu d'une homologation du Ministre des travaux publics.

Les taxes perçues actuellement sur les chemins dont les concessions sont antérieures à 1835, et qui ne sont pas encore régularisées, devront l'être avant le 1er avril 1847.

ART. 45.

Pour l'exécution du paragraphe 1er de l'article qui précède, la compagnie devra dresser un tableau des prix qu'elle a l'intention de percevoir, dans la limite du maximun autorisé par le cahier des charges, pour le transport des voyageurs, des bestiaux, marchandises et objets divers, et en transmettre en même temps des expéditions au Ministre des travaux publics, aux Préfets des départements traversés par le chemin de fer, et aux Commissaires royaux.

ART. 46.

La compagnie devra, en outre, dans le plus court délai et dans les formes énoncées en l'article précédent, soumettre ses propositions au Ministre des travaux publics, pour les prix de transport non déterminés par le cahier des charges, et à l'égard desquels le Ministre est appelé à statuer.

ART. 47.

Quant aux frais accessoires, tels que ceux de chargement, de déchargement et d'entrepôt dans les gares et magasins du chemin de fer, et quant à toutes les taxes qui doivent être réglées annuellement, la compagnie devra en soumettre le règlement à l'approbation du Ministre des travaux publics, dans le dixième mois de chaque année. Jusqu'à décision, les anciens tarifs continueront à être perçus.

ART. 48.

Les tableaux des taxes et des frais accessoires approuvés, seront constamment affichés dans les lieux les plus apparents des gares et stations des chemins de fer.

ART. 49.

Lorsque la compagnie voudra apporter quelques changements aux prix autorisés, elle en donnera avis au Ministre des travaux publics, aux Préfets des départements traversés et aux Commissaires royaux.

Le public sera en même temps informé, par des affiches, des changements soumis à l'approbation du Ministre.

A l'expiration du mois, à partir de la date de l'affiche, les dites taxes pourront être perçues, si, dans cet intervalle, le Ministre des travaux publics les a homologuées

Si des modifications à quelques-uns des prix affichés étaient prescrites par le Ministre, les prix modifiés devront être affichés de nouveau et ne pourront être mis en perception qu'un mois après la date de ces affiches.

ART. 50.

La compagnie sera tenue d'effectuer avec soin, exactitude et célérité, et sans tour de faveur, les transports des marchandises, bestiaux et objets de toute nature qui lui seront confiés.

Au fur et à mesure que des colis, des bestiaux ou des objets quelconques arriveront au chemin de fer, enregistrement en sera fait immédiatement, avec mention du prix total dû pour le transport. Le transport s'effectuera dans l'ordre des inscriptions, à moins de délais demandés ou consentis par l'expéditeur, et qui seront mentionnés dans l'enregistrement.

Un récépissé devra être délivré à l'expéditeur, s'il le demande, sans préjudice, s'il y a lieu de la lettre de voiture. Le récépissé énoncera la nature et le poids des colis, le prix total du transport et le délai dans lequel ce transport devra être effectué.

Les registres mentionnés au présent article seront représentés à toute réquisition des fonctionnaires et agents chargés de veiller à l'exécution du présent règlement.

TITRE VI.

DE LA SURVEILLANCE DE L'EXPLOITATION.

ART. 51.

La surveillance de l'exploitation des chemins de fer s'exercera concuremment :

Par les commissaires royaux ;

Par les Ingénieurs des ponts-et-chaussées, les Ingénieurs des mines et par les conducteurs, les garde-mines et autres agents sous leurs ordres ;

Par les commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres.

ART. 52.

Les commissaires royaux sont chargés :

De surveiller le mode d'application des tarifs approuvés et l'exécu-

tion des mesures prescrites pour la réception et l'enregistrement des colis, leur transport et leur remise aux destinataires;

De veiller à l'exécution des mesures approuvées ou prescrites pour que le service des transports ne soit pas interrompu aux points extrêmes des lignes en communication l'une avec l'autre;

De verifier les conditions des traités qui seraient passés par les compagnies avec les entreprises de transport par terre ou par eau, en correspondance avec les chemins de fer, et de signaler toutes les infractions au principe de l'égalité des taxes;

De constater le mouvement de la circulation des voyageurs et des marchandises sur les chemins de fer, les dépenses d'entretien et d'exploitation, et les recettes.

ART. 53.

Pour l'exécution de l'article ci-dessus, les compagnies seront tenues de représenter à toute réquisition, aux commissaires royaux, leurs registres de dépenses et de recettes, et les registres mentionnés à l'article 50 ci-dessus.

ART. 54.

A l'égard des chemins de fer pour lesquels les compagnies auraient obtenu de l'État soit un prêt avec intérêt privilégié, soit la garantie d'un minimun d'intérêt, ou pour lesquels l'État devrait entrer en partage des produits nets, les commissaires royaux exerceront toutes les autres attributions qui seront déterminées par les règlements spéciaux à intervenir dans chaque cas particulier.

ART. 55.

Les Ingénieurs, les conducteurs et autres agents du service des ponts-et-chaussées seront spécialement chargés de surveiller l'état de la voie de fer, des terrassements et des ouvrages d'art, et des clôtures.

ART. 56.

Les Ingénieurs des mines, les garde-mines et autres agents du service des mines seront spécialement chargés de surveiller l'état des machines fixes et locomotives employées à la traction des convois, et, en général, de tout le matériel roulant servant à l'exploitation.

Ils pourront être suppléés par les Ingénieurs, conducteurs et autres agents du service des ponts-et-chaussées, et réciproquement.

ART. 57.

Les Commissaires spéciaux de police et les agents sous leurs ordres sont chargés particulièrement de surveiller la composition, le départ, l'arrivée, la marche et les stationnements des trains, l'entrée, le stationnement et la circulation des voitures dans les cours et stations, l'admission du public dans les gares et sur les quais des chemins de fer.

ART. 58.

Les compagnies sont tenues de fournir des locaux convenables pour les commissaires spéciaux de police et les agents de surveillance.

ART. 59.

Toutes les fois qu'il arrivera un accident sur le chemin de fer, il en sera fait immédiatement déclaration à l'autorité locale et au commissaire spécial de police, à la diligence du chef de convoi. Le Préfet du département, l'Ingénieur des ponts-et-chaussées et l'Ingénieur des mines, chargés de la surveillance, et le commissaire royal, en seront immédiatement informés par les soins de la compagnie.

ART. 60.

Les compagnies devront soumettre à l'approbation du Ministre des travaux publics leurs règlements relatifs au service et à l'exploitation des chemins de fer.

TITRE VII.

DES MESURES CONCERNANT LES VOYAGEURS ET LES PERSONNES ÉTRANGÈRES AU SERVICE DU CHEMIN DE FER.

ART. 61.

Il est défendu à toute personne étrangère au service du chemin de fer :

1° De s'introduire dans l'enceinte du chemin de fer, d'y circuler ou stationner ;

2° D'y jeter ou déposer aucuns matériaux ni objets quelconques ;

3° D'y introduire des chevaux, bestiaux ou animaux d'aucune espèce ;

4° D'y faire circuler ou stationner aucunes voitures, wagons ou machines étrangères au service.

ART. 62.

Sont exceptés de la défense portée au premier paragraphe de l'article précédent, les maires et adjoints, les commissaires de police, les officiers de gendarmerie, les gendarmes et autres agents de la force publique, les préposés aux douanes, aux contributions indirectes et aux octrois, les gardes-champêtres et forestiers dans l'exercice de leurs fonctions et revêtus de leurs uniformes et de leurs insignes.

Dans tous les cas, les fonctionnaires et les agents désignés au paragraphe précédent seront tenus de se conformer aux mesures spéciales de précaution qui auront été déterminées par le Ministre, la compagnie entendue.

ART. 63.

Il est défendu :

1° D'entrer dans les voitures sans avoir pris un billet, et de se placer dans une voiture d'une autre classe que celle qui est indiquée par le billet ;

2° D'entrer dans les voitures ou d'en sortir autrement que par la portière qui fait face au côté extérieur de la ligne du chemin de fer ;

3° De passer d'une voiture dans une autre, de se pencher au dehors.

Les voyageurs ne doivent sortir des voitures qu'aux stations, et lorsque le train est complètement arrêté.

Il est défendu de fumer dans les voitures ou sur les voitures et dans les gares ; toutefois, à la demande de la compagnie, et moyennant des mesures spéciales de précaution, des dérogations à cette disposition pourront être autorisées.

Les voyageurs sont tenus d'obtempérer aux injonctions des agents de la compagnie pour l'observation des dispositions mentionnées aux paragraphes ci-dessus.

ART. 64.

Il est interdit d'admettre dans les voitures plus de voyageurs que ne le comporte le nombre de places indiqué conformément à l'article 14 ci-dessus.

ART. 65.

L'entrée des voitures est interdite :

1° A toute personne en état d'ivresse ;

2° A tous individus porteurs d'armes à feu chargées ou de paquets qui, par leur nature, leur volume ou leur odeur, pourraient gêner ou incommoder les voyageurs.

Tout individu porteur d'une arme à feu devra, avant son admission sur les quais d'embarquement, faire constater que son arme n'est point chargée.

ART. 66.

Les personnes qui voudront expédier des marchandises de la nature de celles qui sont mentionnées à l'article 21, devront les déclarer au moment où elles les apporteront dans les stations du chemin de fer.

Des mesures spéciales de précaution seront prescrites, s'il y a lieu, pour le transport des dites marchandises, la compagnie entendue.

ART. 67.

Aucun chien ne sera admis dans les voitures servant au transport des voyageurs ; toutefois, la compagnie pourra placer dans des caisses de voitures spéciales les voyageurs qui ne voudraient pas se séparer de leurs chiens, pourvu que ces animaux soient muselés, en quelque saison que ce soit.

ART. 68.

Les cantonniers, garde-barrières et autres agents du chemin de fer devront faire sortir immédiatement toute personne qui se serait introduite dans l'enceinte du chemin, ou dans quelque portion que ce soit de ses dépendances où elle n'aurait pas le droit d'entrer.

En cas de résistance de la part des contrevenants, tout employé du chemin de fer pourra requérir l'assistance des agents de l'administration et de la force publique.

Les chevaux ou bestiaux abandonnés, qui seront trouvés dans l'enceinte du chemin de fer, seront saisis et mis en fourrière

TITRE VIII.

DISPOSITIONS DIVERSES

ART. 69.

Dans tous les cas où, conformément aux dispositions du présent réglement, le Ministre des travaux publics devra statuer sur la proposition d'une compagnie, la compagnie sera tenue de lui soumettre cette proposition dans le délai qu'il aura déterminé, faute de quoi le Ministre pourra statuer directement.

Si le Ministre pense qu'il y a lieu de modifier la proposition de la compagnie, il devra, sauf les cas d'urgence, entendre la compagnie avant de prescrire les modifications.

ART. 70.

Aucun crieur, vendeur ou distributeur d'objets quelconques ne pourra être admis par les compagnies à exercer sa profession dans les cours ou bâtiments de stations et dans les salles d'attente destinées aux voyageurs, qu'en vertu d'une autorisation spéciale du Préfet du département.

ART. 71.

Lorsqu'un chemin de fer traverse plusieurs départements, les attributions conférées aux Préfets par le présent règlement pourront être centralisées en tout ou en partie dans les mains de l'un des Préfets des départements traversés.

ART. 72.

Les attributions données aux Préfets des départements par la présente ordonnance seront, conformément à l'arrêté du 3 brumaire an IX, exercées par le Préfet de police dans toute l'étendue du département de la Seine, et dans les communes de Saint-Cloud, Meudon et Sèvres, département de Seine-et-Oise.

ART. 73.

Tout agent employé sur les chemins de fer sera revêtu d'un uniforme ou porteur d'un signe distinctif; les cantonniers, garde-barrières et surveillants pourront être armés d'un sabre.

ART. 74.

Nul ne pourra être employé en qualité de mécanicien, conducteur de train, s'il ne produit des certificats de capacité délivrés dans les formes qui seront déterminées par le Ministre des travaux publics.

ART. 75.

Aux stations désignées par le Ministre, les compagnies entretiendront les médicaments et moyens de secours nécessaires en cas d'accident.

ART. 76.

Il sera tenu dans chaque station un registre coté et paraphé, à Paris, par le Préfet de police; ailleurs, par le maire du lieu, lequel sera destiné à recevoir les réclamations des voyageurs qui auraient des plaintes à former, soit contre la compagnie, soit contre ses agents. Ce registre sera présenté à toute réquisition des voyageurs.

ART. 77.

Les registres mentionnés aux articles 9, 20 et 42 ci-dessus seront cotés et paraphés par le commissaire de police.

ART. 78.

Des exemplaires du présent règlement seront constamment affichés, à la diligence des compagnies, aux abords des bureaux des chemins de fer et dans les salles d'attente.

Le conducteur principal d'un train en marche devra également être muni d'un exemplaire du règlement.

Des extraits devront être délivrés, chacun pour ce qui le concerne, aux mécaniciens, chauffeurs, garde-freins, cantonniers, garde-barrières et autres agents employés sur le chemin de fer.

Des extraits, en ce qui concerne les règles à observer par les voyageurs pendant le trajet, devront être placés dans chaque caisse de voiture.

ART. 79.

Seront constatées, poursuivies et réprimées, conformément au titre III de la loi du 15 juillet 1845, sur la police des chemins de fer, les

contraventions au présent règlement, aux décisions rendues par le Ministre des travaux publics, et aux arrêtés pris, sous son approbation, par les Préfets, pour l'exécution du dit règlement.

ART. 80.

Notre Ministre secrétaire d'État des travaux publics est chargé de l'exécution de la présente ordonnance, qui sera insérée au *Bulletin des Lois.*

Fait au palais de Saint-Cloud, le 15 novembre 1846.

Signé LOUIS-PHILIPPE.

Par le Roi :

Le Ministre Secrétaire d'État des Travaux publics,
Signé S. DUMON.

TABLE DES MATIÈRES

Pages



Bordeaux. — Imprimerie centrale de Vᵉ Lanefranque et fils.


MIDI
HB 44GK S
Compagnie des chemins de fer du Midi
Lois, décrets, conventions et cahiers de charges

